GIORNALE
DEGLI ECONOMISTI

E

RIVISTA DI STATISTICA

DIRETTORI

MAFFEO PANTALEONI

ALBERTO BENEDUCE GIORGIO MORTARA

Serie terza - Anno XXXIII - Volume LXII

Anno 1922

ROMA - MCMXXII

INDICE ALFABETICO

I. - Articoli originali.

II. - Pagine staccate.

II. - Rassegna bibliografica.

GIORNALE DEGLI ECONOMISTI
E
RIVISTA DI STATISTICA

Il cotone [1]

Il progresso dell'industria cotoniera italiana negli ultimi trent'anni sta in singolare contrasto col decadimento dell'industria serica. A questa, gloriosa d'antiche tradizioni, e alimentata in gran parte dalla produzione sericola nazionale, sembravano offrirsi condizioni assai più propizie di sviluppo che a quella, nuova e inesperta, e costretta a chiedere all'estero la materia prima; eppure le filature e le tessiture del cotone prosperavano, mentre le filande ed i torcitoi della seta vegetavano pigramente. Effetto, codesto, di tre principali circostanze favorevoli all'industria cotoniera: possibilità di collocare grande quantità di prodotti nel mercato nazionale; concorrenza principalmente da parte di paesi con tenor di vita più elevato del nostro, e quindi con maggior costo della mano d'opera; larghezza di idee, capacità tecnica, abilità mercantile di parecchi uomini, che si dedicarono con fervida passione all'esercizio di tale industria. Fra le nostre maggiori industrie tessili, l'ultima nata è la più modernamente organizzata e condotta, e quella che meglio figura nei confronti internazionali.

L'importazione media annua netta di cotone greggio era salita da 750 migliaia di quintali (2) nel 1889-93 a 1.850 migliaia nel 1909-13; e, mentre nel primo di codesti periodi s'importavano ogni anno 19 mila quintali di filati e 54 mila quintali di tessuti più di quanti si esportassero, nel secondo le esportazioni superavano le importazioni di 120 mila quintali per i filati e di 353 mila per i tessuti. Le condizioni dell'Italia si erano dunque radicalmente trasformate: da importatrice essa era divenuta forte esportatrice di filati e di manufatti; il valore delle esportazioni cotoniere toccava duecento milioni all'anno: un undicesimo del valore complessivo delle merci esportate.

La quantità di cotone greggio lavorata dalla nostra industria corrispon-

(1) Dall'Annuario «*Prospettive Economiche*», edizione 1922, che si pubblica contemporaneamente al presente fascicolo.

(2) Peso netto da tara.

deva ad un trentesimo della produzione mondiale; possedevamo una trentesima parte dei fusi esistenti nel mondo, una ventesima parte dei telai meccanici e delle macchine da stampare. La nostra produzione di manufatti costituiva una venticinquesima parte della produzione mondiale: fra i paesi esportatori, soli quattro ci superavano per la quantità delle vendite all'estero e soli cinque per il valore. Il prodotto lordo annuo dell'industria cotoniera italiana — valore delle merci esportate, aumentato di quello dei prodotti finiti smerciati all'interno — si poteva stimare di 750 milioni di lire; dedotto il valore delle materie prime importate, rimaneva pur sempre un margine di 400 milioni.

La produzione mondiale.

Il raccolto annuo mondiale del cotone, che non giungeva a 35 milioni di quintali nel 1889-93, era aumentato di oltre 50 % in vent'anni, toccando, e forse superando, i 53 milioni di quintali nel 1909-13. Più della metà di questo colossale raccolto (28 milioni di quintali) era ottenuta negli Stati Uniti; seguivano, per importanza di produzione, la Cina con circa 9 milioni di quintali, l'India britannica con 8 milioni, l'Egitto con 3 milioni. La Cina, poichè consumava essa medesima quasi tutto il proprio raccolto, aveva trascurabile importanza per l'approvvigionamento dell'industria eruropea.

Lontani dai più ardenti focolari di guerra, gli Stati Uniti e l'India hanno visto scemare soltanto in lieve misura la loro produzione negli anni dal 1915 al 1918; più sensibile è stata la ripercussione delle vicende belliche sull'agricoltura egiziana. L'area complessiva coltivata a cotone nei tre paesi esportatori, che da quasi 23 milioni di ettari intorno al 1910 era salita a 25 milioni intorno al 1913, si è di nuovo ridotta a 23 milioni nella media del periodo 1915-18. La scarsezza di mano d'opera negli Stati Uniti, la necessità di estendere le colture alimentari a danno di altre meno urgenti, la chiusura dei mercati importatori dell'Europa centrale ed orientale, spiegano questo regresso.

Dopo l'armistizio, sembrava che la cotonicoltura tendesse a riprendere l'antica estensione: l'area coltivata nei tre paesi era infatti salita a 23,7 milioni di ettari nel 1919 e nel 1920.

Ma il progresso s'interrompe bruscamente: nel 1921 le piantagioni di cotone si restringono a 18,5 milioni di ettari, ritornando così all'estensione d'una ventina d'anni addietro. Molte spiegazioni sono state addotte di questo improvviso rivolgimento di situazione, e in parecchie v'è una parte di verità. Ma senza dubbio il fattore dominante ha consistito nel movimento dei prezzi del cotone greggio, i quali, dopo essere gradualmente saliti, durante e dopo la guerra, fino a raggiungere, all'inizio del 1920, livelli da quattro a nove volte — secondo le qualità — maggiori di quelli prebellici, sono poi, nel corso dello stesso anno e nei primi mesi del 1921, discesi a precipizio, fino a cifre anche più basse di quelle del 1913-14. Una buona parte del raccolto del 1920 dev'essere stata venduta a prezzi molto inferiori al costo di produzione; ed è facile intendere come questa circostanza debba aver scoraggiato

i cotonicoltori. Negli Stati Uniti, dove le associazioni cotoniere hanno svolto un'attivissima propaganda per la restrizione della coltura, l'area coltivata è stata ridotta del 13 % dal 1920 al 1921; in Egitto, dov'è perfino intervenuta una disposizione legislativa, che vieta di estendere la cotonicoltura in ciascun podere ad oltre un terzo della superficie complessiva, è stata ridotta del 29 %. Vedremo in seguito da quali circostanze sia stata determinata la repentina caduta dei prezzi del cotone, che è da ritenersi, come abbiamo detto, causa principalissima, se non unica, della restrizione della coltura.

Riferiamo, intanto, alcuni dati sull'area coltivata a cotone in vari periodi.

	Media 1909-11	Media 1912-14	Media 1915-18	1919	1920	1921
Stati Uniti. migliaia di ha.	13.406	14.596	13.784	13.584	14.991	13.090
India . . »	8.735	9.669	8.672	9.450	7.976	7.226
Egitto . . »	693	728	613	661	768	543
TOTALE . »	22.834	24.993	23.069	23.695	23.735	20.859

Durante la guerra, i raccolti erano diminuiti in misura proporzionalmente maggiore che l'area coltivata, per conseguenza del difetto di concimi potassici, provenienti in gran parte dalla Germania, dell'estendersi di alcuni micidiali parassiti — sopratutto in America —, di condizioni meteorologiche avverse. Il raccolto del 1919 mostrava già un sensibile miglioramento in confronto alla media del periodo bellico; quello del 1920, indicando un ulteriore progresso, sembrava attestare la possibilità tecnica di un prossimo ritorno alla misura degli ultimi raccolti di pace. Il raccolto del 1921 segna invece un disastroso tracollo: i tre grandi paesi cotonicoltori producono appena 27,4 milioni di quintali, invece dei 44, media dell'ultimo triennio prebellico; ed anche in confronto del 1920 la diminuzione del raccolto sale al 38 %, mentre la diminuzione dell'area è stata soltanto del 12 %.

	Media 1909-11	Media 1912-14	Media 1915-18	1919	1920	1921
Stati Uniti. migliaia di q.	26.963	31.795	24.920	24.783	29.139	18.082
India . . »	7.172	9.016	7.350	10.516	6.581	7.856
Egitto . . »	2.976	3.237	2.362	2.503	2.711	1.483
TOTALE. . »	32.111	44.048	34.632	37.802	38.431	27.421

Il prodotto medio per ettaro discende negli Stati Uniti dai 2,2 quintali, media d'avanti guerra, a 1,4 nel 1921; in Egitto da 4,4 a 2,7. La mancanza di concimazioni negli Stati Uniti, la scarsa cura delle coltivazioni, la stagione favorevolissima ai parassiti distruttori, sono enumerate fra le principali cagioni di tanta riduzione del rendimento. Non devesi dissimulare la crescente gravità dei danni che vanno cagionando i parassiti alle colture americane ed egiziane; in alcune zone la devastazione ha assunto un'estensione ed un'intensità così grande da annullare, o quasi, i raccolti; nè l'opera

degli agricoltori ha potuto contenerne il dilagare. Ma la stessa grandezza della riduzione nel rendimento attesta il carattere eccezionale delle circostanze che hanno concorso a determinarla; ancora nel 1920 il rendimento aveva quasi toccato i 2 quintali per ettaro negli Stati Uniti ed i 3,5 in Egitto, ed appare verosimile che nelle prossime annate ritorni almeno a questo livello.

Sembra, anzi. sicuro che, purchè i coltivatori lo vogliano, il raccolto dei tre maggiori paesi esportatori possa risalire al livello massimo raggiunto, ed anche superarlo: toccare, cioè, i 35 milioni di quintali negli Stati Uniti, i 9,5 nell'India, i 3,5 in Egitto. Negli Stati Uniti l'area coltivata è giunta qualche anno ai 15 milioni di ettari, nell'India ai 10 milioni, in Egitto ai 750 mila. Nulla vieta di raggiungere ancora questi massimi in avvenire; si ritiene che essi non potranno essere di molto superati (1), per ragioni di tecnica agricola e di convenienza economica, ma non si dubita, in compenso, della possibilità di accrescere grandemente il rendimento unitario. Più accurata scelta delle sementi, migliori cure colturali, lotta sterminatrice contro i parassiti condotta coi criteri suggeriti dalla scienza, perfezionamento dei metodi di raccolta, sono rimedi atti ad aumentare in quantità e a far progredire in qualità i raccolti cotonieri. Le conclusioni delle più recenti indagini ufficiali e private eseguite su questo argomento sono tutte concordi su questo punto.

In tale condizione di cose, e di fronte alla riduzione della domanda, che è stata una delle cause del ribasso dei prezzi nel 1920-21, pare strano, a primo aspetto, che si accenni a penuria di cotone e che l'Inghilterra riguardi come un problema vitale per la sua industria la rapida estensione della cotonicoltura nei confini dell'Impero. L'apparente antitesi scompare quando si consideri che il cotone non è una merce omogenea, nello stesso nome venendo comprese fibre di pregio così differente che i prezzi di esse normalmente stanno tra loro fino nel rapporto di 1 a 10.

Le qualità di massimo pregio son fornite dagli Stati Uniti e dalle Indie Occidentali: altre qualità fini sono coltivate in Egitto. In complesso, queste varietà superiori costituiscono appena il 5 °/₀ del raccolto mondiale. Le varietà medie, che ne costituiscono il 60 °/₀, sono coltivate sopratutto in America. Le varietà inferiori — 35 °/₀ del totale — sono quelle indiane e cinesi. Ora, appunto nelle varietà superiori si manifesta più preoccupante la diminuzione dei raccolti: la produzione nord-americana delle varietà di gran pregio denominate *Sea Islands* è ridotta a minime quantità; la produzione egiziana è anch'essa gravemente minacciata per il diffondersi dei parassiti e per il decadimento qualitativo che proviene dall'insufficienza dei procedimenti colturali. Già dal 1894-98 al 1909-13 il rendimento medio per ettaro si era ridotto del 20 °/₀, scendendo da 5,8 a 4,4 quintali.

L'industria britannica, che lavora quasi esclusivamente le varietà superiori e le più scelte fra le varietà medie, vede con ansia inaridirsi le fonti

(1) In Egitto, estendendo l'irrigazione a terreni ora non irrigati, si spera di poter portare la produzione fino a 5 milioni di quintali.

del suo approvvigionamento: da ciò l'intenso sforzo diretto a conseguire l'estensione della coltura cotoniera nelle colonie e nei domini britannici. Alle rosee speranze suscitate dai primi progetti, è subentrata ora, dopo più maturo studio, la persuasione che una vasta serie di esperimenti debba in ogni caso precedere la poderosa e complessa opera della colonizzazione, dell'istruzione degli agricoltori, dell'impianto delle colture, per la quale si richiedono numerosi uomini di scienza e di pratica, che non s'improvvisano, e ingenti capitali, che difficilmente verranno arrischiati in un'impresa di dubbio successo.

Il nostro paese è meno direttamente colpito da preoccupazioni per l'approvvigionamento. L'industria italiana richiede, in generale, qualità meno fini di quelle che si lavorano in Inghilterra, sia per il minor grado di progresso tecnico raggiunto, sia per i differenti bisogni dei mercati cui essa provvede.

* * *

La coltivazione del cotone in Italia, assurta a discreta importanza, in relazione al consumo d'allora, negli anni fra il 1860 e il 1870, quando la carestia di cotone determinata dalla guerra di secessione nord-americana ne aveva stimolato lo sviluppo, è andata poi decadendo. Mentre nel 1864 il raccolto, conseguito su quasi 90 mila ettari, toccava i 200 mila quintali, oggi viene stimato a 10 mila circa, cioè alla duecentesima parte del fabbisogno dell'industria nazionale.

La cotonicoltura potrebbe rifiorire nelle zone che saranno irrigate in seguito alla sistemazione agraria della Calabria e delle Isole; pare tuttavia improbabile che sia per assumere grande sviluppo nel prossimo avvenire, perchè dovrebbe invadere terreni che ora sono destinati a colture alimentari più redditizie.

Scambi internazionali e consumo industriale di cotone.

Come nella produzione, così nelle esportazioni di cotone greggio, troviamo la Repubblica nord-americana al primo posto; l'aumento del consumo interno avvenuto negli ultimi anni non ha impedito di far fronte alla domanda estera, anzi ha lasciato un margine per la formazione d'ingenti scorte. La concorrenza fra i paesi esportatori è limitata dalle differenze di qualità dei prodotti: gli Stati Uniti, benchè formidabili produttori, sono giunti ad importare nell'anno cotoniero 1919-20 (1) 1.600 migliaia di quintali di cotoni esteri, fra i quali oltre 1 milione egiziani e 140 mila peruviani, i soli adatti per alcune lavorazioni e i meglio adatti per altre. La qualità inferiore della maggior parte dei prodotti indiani diminuisce fortemente la capacità di concorrenza del secondo fra i paesi esportatori, sul mercato mondiale.

(1) 1° settembre-31 agosto, negli Stati Uniti. Data la preponderanza di questo paese nella produzione e nel commercio del cotone, adottiamo le stesse date come limiti della campagna cotoniera per il mercato mondiale.

Indichiamo le quantità esportate negli ultimi anni dai tre principali paesi produttori (1).

	Media 1909-13	Media 1914-18	Anno cotoniero 1918-19	Anno cotoniero 1919-20	Anno cotoniero 1920-21
Stati Uniti. migliaia di quintali	20.020	14.439	13.544	14.572	14.348
India . . . »	4.254	4.110	2.273	4.880	4.001
Egitto. . . »	3.134	2.455	1.951	2.848	1.528
TOTALE . . »	27.408	21.004	17.768	22.300	19.877

Stati Uniti, India, Egitto, forniscono più di nove decimi del fabbisogno complessivo ai paesi importatori. Tutti gli altri esportatori influiscono per ora in misura trascurabile sul mercato del cotone; l'importanza di taluno di essi — così del Perù, che nel 1920 ha avuto un raccolto di 340 mila quintali — deriva piuttosto dalla qualità della fibra prodotta che dalla quantità disponibile.

Nel consumo industriale del cotone contrasta forse uno dei primi posti agli Stati Uniti ed al Regno Unito la Cina; ma sull'attività della piccola industria familiare, condotta con metodi primitivi, che pur elabora la maggior parte dei nove milioni di quintali di cotone prodotti in Cina, si sa poco o nulla.

L'industria cinese provvedeva quasi esclusivamente al mercato interno; l'industria nord-americana esportava, prima della guerra, soltanto una piccola frazione dei suoi prodotti; era invece caratteristica dell'industria britannica l'immensa esportazione di manufatti e di filati. Tutti gli altri paesi producevano principalmente per il mercato interno; erano tuttavia notevoli le esportazioni dalla Germania, dalla Francia, dall'Italia e dal Giappone.

Per stabilire il consumo del cotone nei principali paesi industriali, abbiamo aggiunto alla quantità prodotta la quantità importata, sottraendo poi la quantità esportata. Soltanto per gli Stati Uniti ci siamo valsi, invece, di dati sul consumo, direttamente rilevati dall'Ufficio del Censimento (2).

		Media 1909-13	Media 1914-18
Stati Uniti . .	migliaia di quintali	10.800	13.400
Regno Unito. .	»	8.576	7.658
Germania . . .	»	3.905	?
India	»	3.892	3.894
Russia	»	3.144	?
Giappone . . .	»	2.838	4.014
Francia. . . .	»	2.314	1.710
Italia	»	1.854	1.996
Austria-Ungheria	»	1.841	?

(1) Pesi lordi, senza detrazione di tare.

(2) Tutti i pesi sono ridotti netti da tare.

Dal quinquennio 1909-13 al 1914-18 la distribuzione del cotone fra i paesi industriali cambia profondamente. Il Giappone accresce di quattro decimi il suo consumo; gli Stati Uniti lo accrescono di un quarto; il Regno Unito lo riduce d'un decimo, la Francia d'un quarto; il rifornimento degli Imperi Centrali scende a cifre minime, anche tenuto conto delle provviste ottenute attraverso paesi neutrali. Le disponibilità russe son certamente diminuite di molto; mancano, però, per ovvie ragioni, dati attendibili.

Il fatto più saliente del periodo bellico è il notevole aumento assoluto ed il maggior aumento relativo del consumo industriale nord-americano, salito, da 10.350 migliaia di quintali di cotone nazionale e 450 di cotone importato, rispettivamente a 12.700 ed a 700 migliaia di quintali. Il Giappone, dal canto suo, ha accresciuto le importazioni di 1.200 migliaia di quintali all'anno.

L'eccezione costituita dall'Italia, nella generale contrazione del consumo europeo, è soltanto apparente: essa scompare, se si considerano i dati per singoli anni: il peso netto del cotone importato è stato di 1.810 migliaia di quintali nel 1914, di 2.800 nel 1915, di 2.430 nel 1916, di 1.720 nel 1917, di 1.250 nel 1918.

* *

Negli anni cotonieri 1918-19 e 1919-20, immediatamente successivi alla guerra, il consumo industriale nord-americano si mantiene assai forte e quello giapponese tocca altezze mai prima raggiunte, mentre si ravviva la domanda delle industrie europee.

Ma nell'ultimo anno cotoniero — 1920-21 — assistiamo, come appare dai dati della seguente tabella (1), ad un radicale mutamento di condizioni: il consumo industriale diminuisce di molto: in confronto all'anno precedente, esso decresce del 48 % nel Regno Unito, del 33 % nel Giappone, del 24 % negli Stati Uniti, del 24 % in Francia. L'Italia riduce in minor misura (5 %) il suo approvvigionamento (2).

		Anno cotoniero		
		1918-19	1919-20	1920-21
Stati Uniti. . .	migliaia di quintali	12.510	13.929	10.605
Regno Unito . .	»	6.834	8.268	4.347
Giappone . . .	»	4.290	5.403	3.630
Francia. . . .	»	1.815	1.873	1.435
Italia.	»	1.667	1.679	1.592

Poichè il mercato del cotone è regolato dagli Stati Uniti, vale la pena di dare uno sguardo all'andamento delle provviste, del consumo e del com-

(1) Pesi netti.

(2) Intorno al consumo industriale dell'Europa Centrale le informazioni più attendibili sono, per ora, benchè certamente incomplete, quelle della Federazione Internazionale Cotoniera di Manchester: secondo le quali, nell'anno cotoniero 1920-21, la Germania avrebbe consumato circa 850 mila balle, la Ceco-Slovacchia 209 mila, mentre l'Italia — riportiamo questo dato per facilitare i confronti — ne avrebbe consumate 682 mila.

mercio internazionale di codesto paese, durante gli ultimi anni cotonieri. I dati che seguono sono espressi in migliaia di balle, del peso medio netto di circa 217 chilogrammi ciascuna (1).

	Anno cotoniero				
	1916-17	1917-18	1918-19	1919-20	1920-21
Rimanenza di vecchi raccolti all'inizio dell'a. c.	3.140	2.720	3.450	4.287	3.563
Raccolto americano.	11.418	11.393	12.048	11.583	13.488
Importazioni meno riesportazioni nell'a. c. .	288	217	197	683	211
Disponibilità totale nell'anno cotoniero . .	14.846	14.330	15.695	16.553	17.262
Esportazione nell'anno cotoniero	5.337	4.313	5.592	6.545	5.674
Consumo industriale (2).	6.789	6.566	5.816	6.445	4.948
Totale esportazioni e consumo nell'a. c. . .	12.126	10.880	11.408	12.990	10.620
Rimanenza alla fine dell'a. c.	2.720	3.450	4.287	3.563	6.640

La campagna 1919-20 s'era iniziata con un grosso residuo dei precedenti raccolti. La notevole attività dell'industria americana e la grande mole delle esportazioni avevano concorso a ridurre a minori proporzioni la rimanenza alla fine della campagna, tuttavia già dai primissimi mesi del 1920 il forte rallentamento della domanda europea aveva cominciato a riflettersi in una lenta discesa dei prezzi sul mercato di Liverpool. Nella primavera e nell'estate si andò aggravando la crisi di smercio per l'industria cotoniera e si manifestò quindi sempre più ristretta la domanda europea sul mercato americano. Le esportazioni di cotone greggio dagli Stati Uniti scesero da 3.661 migliaia di quintali nel primo bimestre, a 3.105 nel secondo, a 1.402 nel terzo, a 826 nel quarto. Intanto fino dal luglio si prevedeva che il nuovo raccolto sarebbe stato molto più abbondante dei cinque ultimi precedenti; e fu questa circostanza che dette il tracollo ai prezzi sul mercato americano, mantenutisi fin verso gli ultimi di luglio press'a poco al livello del gennaio. La caduta fu incredibilmente rapida: il prezzo del Middling a New Orléans, che era di 40 cents per libbra il 2 gennaio, si manteneva ancora a 39,75 il 23 luglio, era già inferiore ai 30 verso la fine d'agosto, ai 25 verso la fine di settembre, ai 20 ai primi di novembre, ai 15 verso la metà di dicembre, e giunse a sfiorare i 10 cents nella prima metà di marzo 1921, quando alla ripresa d'esportazioni verso l'Europa, avvenuta negli ultimi mesi del 1920 e nei primi del 1921, subentrò una nuova sosta. Nonostante una discreta ripresa della domanda verso la fine dell'anno cotoniero 1920-21, questo si chiudeva con una rimanenza di 6.640 migliaia di balle, quasi doppia di quella esistente all'inizio dell'anno stesso. Così ancora nel giugno, dopo qualche lieve miglioramento, il prezzo del Middling si manteneva prossimo ai 10 cents. Soltanto verso la fine di agosto si

(1) Non si pretenda di trovare *precisa* concordanza numerica tra questi dati e quelli altrove riportati. Le rilevazioni sulla produzione e sugli scambi del cotone sono, per circostanze che sarebbe lungo spiegare, tra le più irte di difficoltà e di dubbiezze che possa incontrare lo statistico: secondo i criteri ai quali esse sono informate, possono condurre a risultati non poco differenti.

(2) Sono comprese piccole quantità di cotone perdute per incendio o altra causa.

disegna nettamente una tendenza all'ascesa nei prezzi americani del cotone greggio: il Middling raggiunge i 15 cents; supera i 20 in settembre e oscilla poi intorno a questo prezzo, senza discostarsene molto. Le notizie sulle restrizioni dell'area coltivata a cotone non erano bastate a frenare la discesa dei prezzi; a ciò valsero le previsioni, che si andavano facendo di mano in mano peggiori, sui risultati del raccolto. Soltanto a novembre avanzato divenne palese l'esagerato pessimismo di queste previsioni: il raccolto aveva certamente superato i 6,5 milioni di balle — stima governativa alla fine di settembre —, poichè già 7,25 milioni di balle erano state sgranellate alla metà di novembre. E' probabile che il raccolto si accosti agli 8 milioni di balle, corrispondenti a poco più di 17 milioni di quintali. L'ultima stima ufficiale, quella del dicembre, che porterebbe il raccolto a 8,34 milioni di balle, è da molti ritenuta alquanto superiore al vero.

L'accertamento del sensibile errore delle primitive previsioni ha fatto ribassare di qualche punto i prezzi, che però ancora verso la metà di dicembre si mantenevano sui 17 cents per il Middling a New Orléans. L'ultima stima ufficiale non è bastata a deprimere i prezzi, anche per lo scarso credito che ha incontrato; anzi alla fine dell'anno sono stati raggiunti i 18 cents per libbra.

E' sicuro, in ogni modo, che il raccolto del 1921 è stato scarsissimo. Per conseguenza della sua scarsezza, nonostante l'ingente scorta rimanente all'inizio dell'anno cotoniero 1921-22, la disponibilità totale di cotone americano, che era stata di 15-16 milioni di balle nelle campagne 1918-19 e 1919-20, e che era salita a 17 milioni nella campagna 1920-21, si restringe a meno di 15 milioni nel 1921-22. Questa prospettiva è bastata — come dicevamo — a rialzare il prezzo fino al doppio del livello minimo toccato, ma non è stata per ora sufficiente a determinare una maggiore ascesa, benchè anche in Egitto si sia manifestata una grave riduzione delle disponibilità di cotone. Sembra che non si creda ancora, nei mercati cotonieri, alla possibilità che la domanda mondiale riesca ad adeguarsi ai bisogni; giacchè in questo caso ben più forte impulso riceverebbero i prezzi, data l'attuale relativa scarsezza di materia prima.

Notiamo — per richiamare e confermare quanto abbiamo già detto circa la maggior penuria di qualità superiori — che durante la caduta dei prezzi avvenuta nel 1920-21 il prezzo medio mensile del cotone indiano a Liverpool scese alquanto sotto il livello del 1913-14, quello del cotone americano toccò il livello d'avanti guerra; ma quello del cotone egiziano, ottimo per qualità, pur essendo disceso in proporzione maggiore degli altri, rimase sempre superiore almeno di 50 % al prezzo del 1913-14. Negli Stati Uniti le scorte visibili di cotone Sea Islands si sono ridotte da 25 mila a 11 mila balle nel corso dell'ultimo anno cotoniero; le scorte di egiziano da 220 mila a 137 mila; nel Regno Unito le scorte di cotone egiziano sono scese da 95 mila a 57 mila balle, e nel 1921 il raccolto di queste varietà migliori si annuncia scarsissimo.

In queste condizioni un'attiva ripresa della domanda condurrebbe certa- ad un rapido rialzo di prezzi, specialmente per le qualità superiori.

*
* *

C'intratterremo ora più particolarmente sul consumo industriale dell'Italia. Alla vigilia della guerra, questo si avvicinava ai due milioni di quintali; era aumentato del 150 % in vent'anni, sia per l'accresciuta domanda interna di manufatti, sia per l'espansione delle esportazioni.

La popolazione italiana, che nel periodo 1889-93 consumava annualmente soltanto 750 mila quintali di manufatti di cotone, ossia 24 ettogrammi per abitante, ne richiedeva 1.200 migliaia di quintali, corrispondenti a 33 ettogrammi per abitante, nel 1909-13; l'esportazione di filati era salita da 5 mila a 130 mila quintali, mentre l'importazione scendeva da 24 mila a 10 mila; l'esportazione di tessuti era aumentata da 16 mila a 386 mila quintali, mentre l'importazione diminuiva da 70 mila a 33 mila.

Era caratteristica della nostra importazione di materia prima la percentuale abbastanza alta di qualità inferiori. Mentre il Regno Unito importava il 75 % del cotone dagli Stati Uniti, il 18 % dall'Egitto e soltanto il 3 % dall'India, l'Italia importava il 69 % dagli Stati Uniti, il 23 % dall'India e appena il 6 % dall'Egitto. (Ricordiamo che fra le varietà egiziane prevalgono le più pregiate per lunghezza e finezza di fibra, fra quelle indiane le meno pregiate). Negli ultimi anni queste proporzioni si sono favorevolmente modificate: durante il biennio 1919-20 il 75 % del cotone importato proveniva dall'America, il 18 % dall'India, il 6 % dall'Egitto.

L'attuale orientamento delle nostre esportazioni, che sono dirette in buona parte verso paesi poveri, fa ritenere improbabile un ulteriore notevole miglioramento nella qualità della produzione industriale italiana.

Ecco qualche dato sulle importazioni di cotone greggio (peso netto) dalle principali provenienze.

		Media 1909-13	1919	1920	1° semestre 1921
Stati Uniti	migliaia di quintali	1.275	1.300	1.245	738
India.	»	420	247	370	143
Egitto	»	106	152	62	34

La presente situazione del mercato cotoniero offre la sicurezza che le condizioni di approvvigionamento per la nostra industria saranno meno onerose nella campagna 1921-22 che nella precedente. Il prezzo *c. i. f.* Genova del cotone americano Middling, che nel 1913 era stato di 165-170 lire per quintale, dopo essere salito fino a 1.640 lire intorno alla metà di settembre 1920, è gradatamente disceso fino a toccare le 550 lire circa nel giugno 1921, è poi risalito, per il combinato effetto dell'aumento dei prezzi all'origine e del rialzo dei cambi: in settembre ha superato le 1000 lire, in ottobre ha toccato le 1.350; ma in novembre è ridisceso sulle 1000 lire. È da notare, inoltre, che i nostri cotonieri hanno saputo provvedersi largamente di materia prima nel periodo più conveniente per il basso livello dei prezzi: attualmente essi dispongono di provviste sufficienti per un semestre di lavoro.

Prezzi del cotone a Liverpool.

	Prezzo del cotone* (*pence* per libbra) americano	indiano	egiziano
Anno cotoniero 1913-14	7,2	5,1	10,3
1920: gennaio	28,5	18,2	65,1
febbraio	29,6	17,9	90,5
marzo	28,8	16,4	85,0
aprile	27,1	15,0	86,0
maggio	26,3	12,9	80,1
giugno	27,0	12,3	69,2
luglio	26,3	10,0	64,2
agosto	25,4	9,6	68,5
settembre	21,4	8,8	62,4
ottobre	16,9	8,5	47,2
novembre	13,4	7,9	36,5
dicembre	10,1	6,8	25,8
1921: gennaio	9,8	6,1	21,7
febbraio	7,9	5,2	16,8
marzo	7,2	4,7	15,3
aprile	7,4	4,7	17,6
maggio	7,5	4,9	16,4
giugno	7,4	4,8	15,9
luglio	7,9	5,2	15,9
agosto	8,8	6,0	15,9
settembre	13,3	8,8	23,3
ottobre	12,9	9,0	25,8
novembre	11,2	8,3	21,1
dicembre	10,9	7,9	20,6

* Prezzi del cotone disponibile della varietà americana *Upland Middling*, della varietà indiana *M. G. Bengal fully good*, della varietà egiziana *Sakellaridis fully good fair*.

L'industria cotoniera.

L'indice migliore della potenzialità dell'industria cotoniera è costituito dal numero dei fusi di filatura; è significativo anche il numero dei telai meccanici.

Il Regno Unito tiene ancora il primo posto in quest'industria; notiamo però che dal 1914 al 1921 il numero dei fusi è rimasto press'a poco stazionario, mentre negli Stati Uniti si accresceva di ben 4,4 milioni. Avvertasi che le filature britanniche, nonostante il maggior numero dei fusi, lavorano molto minor quantità di cotone di quelle americane. La differenza in parte dipende dalla più alta percentuale di qualità fini filate in Inghilterra, le quali a parità di peso danno una quantità di filato molto maggiore — in misura di lunghezza — di quella ottenibile dalle qualità più grosse, che predominano in America; in parte proviene da migliore organizzazione e da più intenso sfruttamento degli impianti americani.

Il Giappone segna un fortissimo aumento di potenzialità — quasi due milioni di fusi —; l'incremento della produzione è stato anche maggiore,

perchè l'orario normale di lavoro è stato portato a 22 ore su 24, mediante l'istituzione di due turni di 11 ore ciascuno. In Cina sono sorti numerosi impianti moderni, che contano ormai quasi due milioni di fusi. E il Brasile, con un milione e mezzo di fusi, si è messo in grado di trasformare una gran parte del suo raccolto di cotone, il quale, con rapido progresso, si avvia a raggiungere i due milioni di quintali. Si può calcolare che in complesso nei mercati asiatici ed americani, che offrivano i più sicuri sbocchi all'importazione europea di manufatti, il numero dei fusi sia cresciuto di due milioni negli ultimi sette anni.

Nel continente europeo il numero totale dei fusi è sensibilmente diminuito: nonostante le riparazioni eseguite nelle zone devastate dalla guerra, resta ancora in esse un disavanzo di almeno un milione di fusi; e nessuno è in grado di dire qual frazione dei 7 milioni di fusi, che si affermano ancora esistenti in Russia, esista realmente e sia grado di funzionare. La potenzialità effettiva dell'industria continentale è fortemente ridotta per la trascurata manutenzione e per l'omesso rinnovamento del macchinario, anche là dove la guerra o la rivoluzione non hanno distrutto gli impianti. Nel 1920 e nel 1921 si è potuto rimediare soltanto in parte al deperimento incontrato dagli impianti negli anni precedenti.

	Fusi di filatura (migliaia)		Telai meccanici	Produzione di tessuti media 1909-13 (migliaia di quintali)
	1914	1921	1920	
Regno Unito	56.000	56.109	800	6.300
Stati Uniti	32.100	36.500	650	8.600
Germania	11.400	9.400	190	3.000
Russia.	9.100	7.100?	210?	3.000
Francia	7.400	8.600	180	1.800
India	6.400	6.800	120	2.400
Austria-Ungheria	4.900	4.700 (1)	170	1.500
Italia	4.600	4.500	140	1.600
Giappone.	2.400	4.100	40	1.500

L'industria cotoniera mondiale dispone oggi di circa 160 milioni di fusi e di 9 milioni di telai meccanici, cifre lievemente superiori a quelle d'avanti guerra. Tuttavia la produzione è grandemente inferiore alla misura prebellica: è superfluo recare dati in proposito, dopo quelli che abbiamo riferiti intorno al consumo industriale.

La contrazione della domanda di manufatti, determinata prima dagli alti prezzi, poi dall'aggravamento della depressione industriale nei paesi più ricchi e dall'aumento delle difficoltà dei pagamenti internazionali in quelli più poveri, è stata il principale fattore di minor produzione. Si sono aggiunte qua e là agitazioni politiche più o meno gravi, scioperi, serrate; e la riduzione ad otto

(1) Soltanto Ceco-Slovacchia (3.600) e Austria (1.100).

ore della normale durata del lavoro ha concorso in qualche caso a scemare il rendimento delle filature e delle tessiture.

Alcuni dati sulle riduzioni di lavoro attuate durante il semestre dal 1° febbraio al 1° agosto 1921 gioveranno a mostrare la gravità della contrazione della domanda manifestatasi nei primi mesi di quest'anno. Le filature britanniche ridussero la loro attività del 50 %, le ceco-slovacche del 34 %, le francesi del 27 %, le germaniche del 21 %, le italiane del 12 %. Come si vede, l'industria italiana, pure risentendo la ripercussione delle sfavorevoli condizioni del mercato mondiale, ne ha sofferto in misura assai meno grave di quelle di altri paesi.

Anche l'esame dei dati forniti dalle filature intorno al consumo dello stesso semestre conferma quest'ultima conclusione. L'Italia ha consumato 81 balle per ogni 100 fusi, la Germania 52, la Ceco-Slovacchia 42, la Francia 37, il Regno Unito 13. Queste cifre non sono rigorosamente paragonabili tra loro, a cagione delle varie qualità dei cotoni filati nei diversi paesi e del vario peso delle balle di diverse provenienze; tuttavia sono tanto grandi le differenze fra i citati paesi, che, pur non misurando esattamente il vario grado di attività dell'industria, ne porgono un indizio sicuro. Allo stesso giudizio sulle condizioni dell'Italia, in confronto agli altri paesi, conducono anche i dati, più completi, sull'approvvigionamento industriale, già esposti precedentemente.

Nel secondo semestre del 1921 una sensibile ripresa del consumo interno e notevoli ordinazioni dall'estero hanno migliorato le condizioni dell'industria cotoniera nazionale: filature e tessiture lavorano in pieno. Esse non hanno commissioni a molto lunga scadenza; ma ciò è normale in questo periodo, in cui l'incertezza del mercato induce i grossisti ad acquistare soltanto merce pronta od a brevissima scadenza.

***

Sull'industria cotoniera italiana riferiamo qualche altra notizia, per meglio illustrarne la potenzialità.

Essa impiega circa 200 mila operai, per più di due terzi donne e ragazze, dispone attualmente di 4,5 a 4,6 milioni di fusi di filatura, di oltre 600 mila fusi di ritorcitura e di circa 140 mila telai meccanici: utilizza inoltre il lavoro di 20 a 25 mila telai a mano. Per il 1922 si prevede l'impianto di almeno 100 mila fusi e 3 mila telai, per la maggior parte nelle provincie redente.

Sulle lavorazioni che si eseguono negli stabilimenti, si hanno i seguenti dati dell'Associazione Cotoniera; le cifre indicano il numero degli stabilimenti o reparti nei quali viene eseguita ciascuna lavorazione.

Filature . . .	N. 186	Finissaggi . . .	N. 23	Maglifici . . .	N. 70
Tessiture mecc.	» 399	Mercerizzazione .	» 61	Calzifici . . .	» 54
Tessit. a mano	» 101	Preparazione . .	» 29	Nastrifici . . .	» 41
Ritorciture . .	» 113	Cardature . . .	» 18	Passamaneria .	» 41
Candeggi . .	» 130	Apparecchiature .	» 63	Ricamifici . . .	» 59
Tintorie . . .	» 235	Lavoraz. cascami	» 38	Ovattifici . . .	» 13
Stamperie . .	» 27	Filati cucirini . .	» 27	Impermeabilizz..	» 18

La ripartizione territoriale dell'industria cotoniera italiana alla vigilia della guerra è riassunta nei dati che seguono, che rappresentano in via di approssimazione anche lo stato attuale, fatta eccezione per il Veneto, dove 300 mila fusi sono stati distrutti durante la guerra od asportati dal nemico e soltanto per metà ricostituiti.

	Fusi di filatura (migliaia)	Telai meccanici (migliaia)
Lombardia	2.206	94
Piemonte	1.253	30
Veneto	552	6
Campania	260	4
Liguria	194	6
Altre regioni	117	6

Sebbene non sia sensibilmente diminuita la potenzialità della nostra industria cotoniera, è alquanto scemata la sua produzione, per le frequenti interruzioni del lavoro, per il diminuito rendimento delle maestranze, e per la riduzione ad otto ore della giornata di lavoro. Non devesi però esagerare questo peggioramento di condizioni: i dati sul consumo del cotone greggio, già esposti, mostrano che le circostanze dianzi ricordate non hanno, in complesso, diminuito di molto il lavoro delle fabbriche; si tenga presente inoltre che la lieve diminuzione del peso è in parte compensata dal miglioramento della qualità della materia prima trasformata.

Come si ripartisca fra l'Italia e l'estero la produzione delle nostre fabbriche, risulta chiaramente da un accurato computo eseguito dall'Associazione Cotoniera Italiana, che riassumiamo, completandolo con dati approssimativi per l'ultimo anno cotoniero.

			Filati prodotti	Filati e tessuti esportati	Filati rimasti in Italia	Percentuali dell'esportazione sulla produzione
Media	1905-09	migliaia di q.	1.676	359	1.317	21 %
»	1910-14	»	1.689	564	1.125	33 »
Anno cot.	1913-14	»	1.897	654	1.243	34 »
»	1914-15	»	2.029	777	1.252	38 »
»	1915-16	»	2.337	671	1.666	29 »
»	1916-17	»	1.924	567	1.357	29 »
»	1917-18	»	1.114	275	839	25 »
»	1918-19	»	1.440	393	1.047	27 »
»	1919-20	»	1.539	707	832	46 »
»	1920-21	»	1.500	650	850	43 »

E' assai notevole, come si vede, la proporzione delle esportazioni sulla produzione totale delle fabbriche italiane. Giunta ad un terzo prima della guerra, mantenutasi ad un quarto nell'anno più sfavorevole del periodo bellico, ha superato i due quinti nell'ultimo biennio.

L'aumento delle importazioni di filati e di tessuti dall'estero (115 mila quintali nella media annua dell'ultimo biennio, in confronto a 51 mila nel 1905-09 ed a 60 mila nel 1910-14) non ha compensato che in piccola parte la riduzione del consumo di manufatti nazionali. Tenuto conto anche di queste importazioni, il consumo medio annuo per abitante è disceso da 37 ettogrammi di cotonate nell'ultimo decennio prebellico a 27 ettogrammi nel più recente biennio. L'ammonimento: « consumar meno! » è stato, in questo campo, largamente seguito dagli Italiani, nonostante l'urgente necessità di ricostituire le scorte di biancheria personale e domestica, e di vestiario, esaurite negli anni della guerra (1). Il consumo interno è ormai tanto ristretto, che sembra improbabile una ulteriore riduzione.

* * *

I prezzi dei filati e dei tessuti sul mercato inglese, che dà norma al mercato mondiale, hanno seguito, negli ultimi due anni, le vicende di quelli del cotone greggio. Naturalmente, se in generale si osserva parallelismo di movimenti, non si trova quasi mai contemporaneità: quando le variazioni dei prezzi hanno origine da mutamenti delle previsioni sul raccolto, il movimento delle quotazioni dei prodotti industriali per lo più segue quelle della materia greggia; mentre suole precederle quando le variazioni derivano da espansione o da contrazione della domanda. E' questo uno dei tanti casi di interdipendenza tra innumerevoli fenomeni economici, che soltanto la teoria dell'equilibrio economico generale consente di dominare appieno.

Nella primavera del 1920 subentrò alla tendenza ascendente dei prezzi dei filati e dei manufatti una palese tendenza alla discesa, che si andò accentuando nella seconda metà dell'anno stesso e nei primi mesi del 1921, fino a ridurre i prezzi, verso la metà dell'anno, ad un livello da tre a cinque volte inferiore, secondo le qualità, ai massimi raggiunti. Dopo alcune settimane di prezzi stazionari intorno a questo basso livello, si disegna nettamente una nuova ascesa, che in breve tempo riporta i prezzi parecchio sopra i minimi toccati. La successiva discesa dell'ottobre-novembre, corrispondente a quella della materia prima, non raggiunge quei minimi.

Nel mercato italiano si riflettono queste vicende, deformate dall'influenza dei mutevoli cambi. Il prezzo medio di vendita dei filati (2), che oscillava intorno alle 20 lire per chilogramma nel gennaio 1920, sale fino ad un massimo di 36 nel maggio; ma poi discende fin sotto le 27 lire nell'agosto. L'ascesa dei cambi frena il ribasso: fino a tutto novembre il prezzo si mantiene fra le 27 e le 29 lire. La caduta dei cambi nei primi mesi del 1921 accentua invece la ripercussione del ribasso dei prezzi britannici: alla fine di maggio il filato si vende a 10 lire. Segue un nuovo periodo di cambi

(1) Il forte consumo interno nei primi anni della guerra è derivato sopratutto dai bisogni militari.

(2) Filati americani base 12. Dati del Consorzio Filatori di Cotone.

ascendenti; il prezzo, che alla fine di giugno e nella prima metà di luglio si era abbassato fin sotto le 9 lire, sale rapidamente — anche per ripercussione del rialzo dei prezzi britannici — fino a 19 lire nella seconda e nella terza settimana del mese d'ottobre. La consecutiva reazione, determinata dalle migliori notizie sul raccolto americano e dalla minor altezza dei cambi, riporta il prezzo a 17 lire alla fine di novembre, a poco più di 16 alla fine di dicembre.

Scambi internazionali di prodotti cotonieri.

I manufatti di cotone sono oggetto di larghissimi scambi internazionali, per una quantità complessiva che si valutava negli ultimi anni di pace a dieci milioni di quintali all'anno e per un valore totale di cinque miliardi di lire.

Il Regno Unito da solo esportava circa 5 milioni di quintali, per il valore di 2 miliardi e mezzo di lire; seguivano, in ordine di importanza, la Germania (500 milioni di lire), la Francia (400), la Svizzera (250), gli Stati Uniti (200), l'Italia (160).

L'Italia partecipava modestamente alle esportazioni; era però degna di nota la tendenza del suo commercio cotoniero all'espansione, già messa in luce dai dati che abbiamo riportato precedentemente.

I maggiori mercati importatori sono quelli asiatici: l'India assorbiva una quarta parte dell'esportazione mondiale, la Cina un ottavo, la Turchia un sedicesimo, le Indie orientali olandesi un sedicesimo anch'esse.

Il recente sviluppo delle manifatture cinesi, indiane e sud-americane non è stato tale da diminuire sensibilmente la necessità d'importazioni in quei mercati. Alla scemata produzione si contrappone l'intenso bisogno di cotonate, sia delle popolazioni asiatiche, sia di quelle europee dei territori germanici, ex-austro-ungarici, ex-ottomani, che per anni interi sono state prive di rifornimento.

L'esportazione dal Nord-America, raddoppiata dal 1913-14 al 1919-20, e quella giapponese, fortemente aumentata anch'essa, hanno potuto supplire soltanto in piccola parte alla cessazione dell'esportazione germanica, al ristagno di quella francese, alla fortissima riduzione di quella britannica, diminuita di oltre metà dal 1913 al 1919.

I principali mercati di consumo sono tuttora affamati di cotone; e soltanto l'incapacità o la difficoltà dei pagamenti internazionali da parte delle popolazioni più bisognose concorre a mantenere scarsi gli scambi fra i vari paesi. La crisi di smercio si è acuita nei primi mesi del 1921; l'esportazione di tessuti dal Regno Unito nel periodo da gennaio a ottobre è discesa a 2.209 milioni di yarde quadrate in confronto a 3.846 milioni nello stesso periodo del 1920; mentre l'esportazione dagli Stati Uniti nello stesso periodo discendeva a 458 milioni, da 716 milioni di yarde. In confronto a così enormi riduzioni, la diminuzione delle esportazioni italiane — della quale tra poco daremo notizia — appare quasi trascurabile.

***

Come risulta dai dati che abbiamo riferiti, l'esportazione italiana di filati e di tessuti è andata continuamente decrescendo dall'anno cotoniero 1914-15 al 1917-18; ha poi vivacemente ripreso, superando nel 1919-20 la cifra del 1913-14, e raggiungendola ancora nel 1920-21.

Ecco alcuni dati comparativi fra le esportazioni d'avanti guerra e quelle degli ultimi anni: qui le notizie sono esposte per anni solari, e non per anni cotonieri.

		Media 1909-13	1919	1920	1° semestre 1921
Cascami	migliaia di q.	81	153	88	25
Filati semplici	»	103	147	139	68
» ritorti	»	25	27	33	11
» da cucire.	»	1,5	8,7	7,5	6,3
Tessuti greggi	»	64	47	23	10
» imbianchiti, coperte .	»	23	52	35	19
» a colori o tinti. . .	»	245	281	329	121
» stampati	»	53	47	43	15
» ricamati o broccati .	»	0,6	0,7	0,8	0,4
Mussole e tessuti graticolati.	»	0,04	0,6	0,5	0,5
Velluti.	»	0,2	1,3	2,6	1,0
Tessuti misti	»	5,0	7,4	13	11
Tessuti incatramati, ecc. .	»	0,2	0,1	0,6	0,1
Maglierie.	»	1,7	2,9	5,2	1,3
Pizzi e tulli.	»	0,2	0,5	0,5	0,2
Galloni, nastri, passamani.	»	5,3	3,9	6,0	1,6
Oggetti cuciti	»	11	11	13	5,9

Le nostre esportazioni dimostrano una notevole elasticità, che attesta il costante sforzo dell'industria per adattarsi ai bisogni dei mercati importatori: le diminuzioni che avvengono in qualche categoria sono presto compensate da aumenti in altre.

In complesso, nel primo semestre del 1921 sono stati esportati 79 mila quintali di filati, in confronto a 97 mila nel primo semestre del 1920, e 197 mila quintali di tessuti ed altri manufatti, in confronto a 219 mila. Diminuzione modesta, in confronto a quelle che abbiamo riscontrato nelle esportazioni britanniche e nord-americane; d'altronde in parte compensata dalla riduzione d'un migliaio di quintali nelle importazioni di filati e di 20 mila quintali in quelle di tessuti.

Il valore delle nostre esportazioni cotoniere nel 1920 ha superato 1.800

milioni di lire; potendosi stimare al massimo ad 1 miliardo il costo delle materie prime di provenienza estera occorse nella fabbricazione dei prodotti esportati, resta una differenza di almeno 800 milioni di lire a vantaggio dell'economia nazionale.

***

La stessa elasticità che presentano le nostre esportazioni per ciò che riguarda qualità, palesano esse anche nella ricerca di sbocchi. In seguito alla guerra sono rimasti quasi chiusi ai nostri prodotti mercati che prima ne accoglievano ingenti quantità; ma in compenso i commercianti italiani hanno esteso altrove le loro esportazioni.

Dei filati che esportiamo, la maggior parte è diretta ai paesi balcanici; l'esportazione verso la Francia, che aveva assunto considerevole importanza nel 1919 e nel 1920, si è quasi annullata nel 1921 col riattivarsi delle filature francesi e coll'inasprirsi della protezione doganale.

Anche l'esportazione di tessuti ha i principali sbocchi nell'Oriente europeo; le spedizioni in Argentina sono state assai abbondanti nel 1920 pur non avendo raggiunto le cifre d'avanti guerra (si accenna a concorrenza nord-americana e germanica); anche i traffici con l'India e con l'Egitto mostravano una discreta ripresa, ma la crisi del 1921 ha ridotto assai la domanda da entrambi questi mercati. Si aggiunge, nell'India, il boicottaggio dei prodotti europei, e la protezione doganale recentemente introdotta.

Da parte di alcuni paesi balcanici — specialmente Grecia e Romania — i nostri esportatori lamentano ritardo o mancanza dei pagamenti.

La concorrenza dell'industria germanica e di quella cecoslovacca sui mercati dell'Europa orientale è ancora debole, per le difficoltà che incontrano questi paesi nel rifornimento della materia prima.

Riferiamo, nella tabella alla pagina seguente, alcuni dati sulle principali destinazioni dell'esportazione cotoniera italiana.

***

La capacità d'esportazione dell'industria cotoniera italiana non appare menomata in seguito alla guerra. La produzione si mantiene poco lontana dall'antico livello; gli effetti della riduzione nella durata giornaliera del lavoro non sembrano essere stati tanto gravi come gli industriali temevano. Il consumo interno rimane scarso: il ribasso dei manufatti, divenuto sensibile per il pubblico soltanto nella prima metà del 1921, suscitando speranza di ulteriori miglioramenti, non è valso a determinare larghi acquisti da parte della popolazione che gli alti prezzi avevano costretto all'astinenza; e il consecutivo rialzo è stato così repentino e celere da frenare subito l'intensificazione delle compere, consueto effetto dei passaggi dalla fase del ribasso a quella del rialzo. L'industria è dunque costretta a cercar di allargare i propri sbocchi all'estero, anche per sfruttare a pieno la potenzialità dei propri impianti.

Esportazione cotoniera italiana, secondo la destinazione.

Filati.

		1913	1919 (1)	1920 (1)	1° semestre 1921 (1)
Turchia	migliaia di q.	38,6	17,1	25,1	13,5
Argentina	»	24,4	1,3	12,3	5,3
Svizzera.	»	11,3	35,7	22,1	1,3
Austria (2)	»	10,5	8,2	8,6	3,6
Egitto	»	10,2	1,8	5,6	0,5
Romania	»	9,2	10,1	14,1	14,4
Bulgaria.	»	4,9	6,4	16,8	16,6
Francia	»	0,3	29,2	24,5	1,7
Jugoslavia	»	—	?	?	12,7

Tessuti.

		1913	1919 (1)	1920 (1)	1° semestre 1921 (1)
Turchia	migliaia di q.	111,5	99,6	48,4	7,9
Argentina	»	103,5	11,9	72,0	23,0
India	»	40,7	2,9	21,0	0,7
Egitto.	»	39,4	16,5	41,0	6,0
Grecia	»	12,3	21,0	17,7	6,0
Romania	»	9,1	66,8	70,2	35,8
Austria (2)	»	8,0	64,0	42,0	33,0
Bulgaria.	»	4,2	19,3	9,3	7,5
Francia	»	1,2	37,4	11,0	1,5
Jugoslavia	»	—	?	?	38,0

I cotonieri italiani solevano lamentare molteplici cause di inferiorità dell'industria nazionale in confronto alle concorrenti estere. Fra le più rilevanti, adducevano: il maggior costo della materia prima, dovuto in parte a condizioni naturali – maggior distanza dal principale mercato esportatore, noli più alti anche per la difficoltà delle navi importatrici di trovare carico al ritorno — in parte alla cattiva organizzazione mercantile dell'approvvigionamento; il maggior costo del combustibile; la necessità di tener cospicue provviste di cotone, sia per la mancanza di un vero e proprio mercato dei cotoni in Italia, sia per le deficienze dei porti e dei mezzi di trasporto terrestri; il maggior costo delle macchine e delle riparazioni ad esse occorrenti; lo scarso rendimento degli operai, dipendente anche dall'instabilità della mano d'opera; la meno progredita divisione e specializzazione del lavoro fra le nostre manifatture; la mancanza di un'organizzazione commerciale per la vendita all'estero, la disordinata concorrenza fra gli esportatori italiani.

(1) Dati approssimativi. Mancano dati definitivi completi sulle esportazioni verso i singoli paesi.

(2) Nel 1913, Austria-Ungheria.

La maggior parte di queste cause d'inferiorità realmente sussistevano, ed alcune si sono ora sensibilmente aggravate col crescere dei noli, col peggiorare delle condizioni dei porti e delle ferrovie, coll'aumentare dei prezzi del carbone, col diffondersi del malcontento fra gli operai. Ma se, nonostante così sfavorevoli circostanze, l'industria cotoniera italiana ha potuto svilupparsi e trovare ampi sbocchi all'estero per i suoi prodotti, è forza ritenere che condizioni propizie agiscano a compensare almeno in parte quelle contrarie dianzi enumerate: tali il basso prezzo del lavoro manuale ed intellettuale; la quasi generale sostituzione dell'energia idroelettrica al carbone come forza motrice; e in qualche caso la rassegnazione degli imprenditori e dei capitalisti a compensi relativamente bassi per il lavoro prestato e per le somme investite. Non bisogna, però, a quest'ultimo proposito, generalizzare conclusioni desunte dall'osservazione degli anni di grave crisi attraversati dalla nostra industria, come del pari sarebbe ingiusto generalizzare apprezzamenti ispirati dai facili lucri degli anni di guerra.

Prospettive.

I prezzi attuali fanno ritenere poco verosimile una ulteriore forte restrizione della coltura cotoniera, ma non incoraggiano un grande allargamento di essa. La superficie coltivata nel 1922 si manterrà probabilmente parecchio inferiore alla media degli ultimi anni prebellici, e — salve circostanze meteorologiche eccezionalmente favorevoli — resterà inferiore alla media di quel periodo anche il rendimento unitario.

Un eventuale rapido miglioramento delle condizioni dell'economia mondiale nei primi mesi del 1922 determinerebbe un notevole rialzo dei prezzi della materia prima e dei manufatti, per la scarsezza delle scorte esistenti.

L'industria italiana, già meno colpita di quelle dei maggiori paesi industriali dalla crisi di smercio, tende a ricondurre a dimensioni normali la propria attività, compensando con una maggior esportazione la diminuzione della domanda nazionale.

Roma, R. Istituto Superiore di Scienze Economiche e Commerciali.

GIORGIO MORTARA.

Del diritto o del delitto di sciopero anche nei pubblici servizi

(Costruzioni economico-giuridiche).

Quando nel campo del diritto, e propriamente del diritto penale, si costruisce il *delitto di sciopero*, si pensa che le altre sanzioni che lo sciopero possa avere siano inefficaci, o che occorra almeno rinsaldarle con altre più gravi, e la società non ne ha più gravi che le penali. E quando, nel campo dell'economia, si risponde insistendo sul *diritto di sciopero*, si considera che altre sanzioni vi siano, e più efficaci, delle penali, le quali, quando escogitate, riuscirono inefficaci. Le due tesi del *delitto* e del *diritto* stanno apertamente a fronte. E non mancano giuristi ed economisti insigni che si accordano contro il delitto e a favore del diritto, per quanto l'altra tesi tenda oggi a riaffermarsi. La questione è altamente mista di economia e di diritto: i giuristi attendono, naturalmente, la parola dall'economia; e gli economisti discutono se e come per afforzare le sanzioni economiche debbasi invocare il diritto. Ed io, che desidero trattarne in relazione allo sciopero nei pubblici servizi, prima di concludere mi propongo al mio fine esaminare tre punti i quali dominano la materia:

— quali siano le sanzioni dello sciopero;

— si può distinguere fra varie classi di scioperi?

— si può distinguere fra mera economia e mero diritto, direbbesi anche diritto sostanziale, e applicazione, o politica, o diritto procedurale? Su questo punto, in questo scritto, le conclusioni si troveranno implicite nello svolgimento degli altri due.

A) *Sanzioni dello sciopero*: 1°) *economiche.*

Noi possiamo distinguere tre ordini di sanzioni dello sciopero: *economiche, civili, penali.* I due ultimi ordini sono compresi in una categoria più ampia: *sanzioni giuridiche.* Ma la diversità fra essi è così grande, il consenso

che finalmente si raggiunge sulle sanzioni *civili* è così lontano dal raggiungersi nelle penali, o addirittura queste sono negate, che è bene che noi li teniamo distinti.

Spesso ancora in questa materia vedemmo compenetrate le sanzioni economiche nelle civili, ma sono cose essenzialmente diverse. L'economia opera da sè, senza aiuto d'uomo; il diritto, sia pure civile, è espressione di legislatore, di uomo, che può errare, e può anche, tale espressione, esservi o non esservi.

Le sanzioni *economiche* dello sciopero sono queste: gli operai scioperanti conseguono quel che desideravano, per esempio un'elevazione di salario? Allora lo sciopero è riuscito: sanzione del bene. Non lo conseguono? Devono tornare al lavoro nelle precedenti condizioni? Hanno avuto spese, hanno consumato risparmi accumulati, hanno sofferto la fame? E lo sciopero non è riuscito: sanzione del male.

Queste sanzioni del bene e del male sono meramente economiche, e operano da sè; voglia o non voglia la classe scioperante; voglia o non voglia la società, e per essa lo Stato.

Potremmo: parlare anche di altre sanzioni analoghe: fisiche, naturali (in contrapposto a sociali), circa la salute, la soddisfazione dei bisogni, ecc. Ma escono dal quadro sociale, si schierano accanto alle economiche; ed è perciò inutile che ne facciamo qui speciale cenno.

B): 2° *Sanzioni civili.*

Le sanzioni *civili* sono diverse. Si entra, vedemmo, nel campo del diritto. La società ha costruito uno speciale contratto, *il contratto di lavoro.* Quali sono le conseguenze dello sciopero rispetto al diritto e a tale contratto?

La compravendita comprende le due obbligazioni principali: per il venditore, dare la cosa; per il compratore, pagarne il prezzo. La locazione comprende, analogamente, per il locante l'obbligazione di dare il godimento della cosa locata, per il locatario quella di pagare il fitto. Il contratto di lavoro, che è vendita di lavoro, e locazione d'opera, si risolve in due obbligazioni essenziali, che sono, per il lavoratore, lavorare, e, per l'imprenditore o committente, pagare il salario. È elementarissimo diritto che l'una obbligazione sta a fronte, è il corrispettivo dell'altra. Mancando la cosa, manca il suo prezzo.

E però se il lavoratore sciopera, ossia non dà il suo lavoro, l'imprenditore non darà il salario, ossia il prezzo di tale lavoro. È sanzione giuridica strettamente civile, in dipendenza della costituzione di uno speciale contratto di lavoro, questa, che lo sciopero, come rende inadempiente il lavoratore per la sua obbligazione passiva, gli toglie il diritto a godere attivamente dell'obbligazione dell'altro contraente.

Gli toglie tale diritto? È presto detto. Ma tante cose qui entrano in campo. In che modo ciò avviene? Avviene in virtù di una legge generale, o di una, speciale pattuizione inclusa nel contratto? E si perde il diritto alla mercede soltanto per il tempo dello sciopero, ossia avviene nel contratto una sospensione,

ovvero il contratto si rompe definitivamente? E qual'è la natura di questa civile sanzione: è qualche cosa che si sovrappone alla volontà dello scioperante, o è l'esplicazione della sua volontà in quanto egli scioperando ha inteso assoggettarsi a codesta civile sanzione, ha voluto rompere, o per lo meno sospendere, il suo contratto? Anche in diritto penale si trova che il delinquente stringe un patto con la società: compiendo l'azione delittuosa, si è volontariamente obbligato a subirne la pena scritta nelle leggi.

Tutto ciò non è senza grave importanza. Se le leggi fossero scritte, e non si osservano; e ancor più se non scritte e la sanzione egualmente manca: vi sarebbero scioperi senza sanzione civile, ovvero assurdi come questi: non lavorare e pretendere di essere pagati; o, più blandamente, non lavorare, e conservare l'impiego. E quando a tali estremi si giunge, gli scioperi possono impunemente dilagare, ed è anche inutile cercare sanzioni di altra natura.

L'argomento economico non consente qui addentrarsi in disquisizioni di tecnica giuridica. Delibando, diciamo ritenere perfettamente esatto che l'operaio che abbandona il lavoro ha inteso abbandonare la mercede correlativa a tale lavoro. Di più, ineccepibilmente qui si pronuncia l'economia: e che altro è quella mercede, se non il frutto anticipatamente corrisposto, magari per operazioni di credito, cioè con l'indebitamento dell'imprenditore, il frutto diciamo di quel lavoro che la mercede stessa paga? L'albero manca, e vien meno il frutto. Dunque ha voluto, lo scioperante, non fornendo il lavoro, rinunciare alla sua parte di prodotto, rappresentata dal salario.

Che egli poi abbia voluto non già rompere il contratto ma sospenderlo, è questione più interna di diritto. Alcuno si è riferito a una chiara espressione del volere del lavoratore, che sarebbe desiderabile. Certo, per lo meno lo scioperante ha voluto interrompere l'esecuzione del contratto; e anche qui, come in diritto penale, si è detto: *in dubiis pro reo;* se non si sa che cosa ha voluto, o rompere o interrompere, ammettiamo che abbia voluto il meno, cioè solo interrompere.

Ma la questione in diritto, e in economia, non può essere liquidata con l'esame della volontà di una sola delle parti. Dev'esserlo con l'esame dei vincoli contrattualmente assunti, e delle condizioni dell'altro contraente, e della speciale industria in cui si lavora, se consentano una semplice sospensione o importino una definitiva rottura ossia licenziamento degli scioperanti. Se quella impresa, in grazia dello sciopero, ha dovuto chiudere i suoi battenti; o se ha dovuto provvedersi di altri operai con nuovi contratti di lavoro: come si parlerebbe di semplice sospensione?

Le altre questioni seguono: occorrerà che le sanzioni della sospensione del salario, o meglio non pagamento pel tempo dello sciopero, e del licenziamento, siano espressamente pattuite? Ma in che si risolverebbe il contratto di lavoro, se codeste sanzioni non si dovessero ritenere *implicitamente* pattuite, ove *claris verbis* non lo fossero? Parli qui il diritto, e rassicuri l'economia, se questa deve fidare nella realità di una sanzione civile, cioè anche giuridica.

Certo, il progresso dell'economia, e del diritto, ha domandato la costitu-

zione di uno speciale contratto di lavoro, e ciò nell'interesse degli operai come dell'impresa; contratto significa obbligazioni, e le obbligazioni importano sanzioni. Senza di che, il grande aiuto che l'economia chiede al diritto, e qui la costituzione del contratto di lavoro, si riduce in cosa oziosa e inesistente.

Nè mi fermo sul punto, se qui sia più tosto questione di diritto scritto o da scrivere, o di sua intepretazione e applicazione, e quindi di mera giurisprudenza. A ciò provvederà il diritto nel suo più stretto campo.

Comunque, il nostro concetto è questo: la sanzione civile c'è; e se per vizio di legge manchi o scappi, bisogna integrare la legge, restituirla a quel che deve essere, fare che ella sia. E se o magistrati o autorità varie non l'applichino, bisogna richiamare gli uni e le altre alla sua precisa osservanza. Ritorneremo su questo punto dell'osservanza.

C): 3° *Sanzioni penali;* a) *dei possibili elementi di un delitto nello sciopero.*

Le *sanzioni penali* ci trasportano in tutt'altro terreno. *Se tu scioperi, sarai punito penalmente;* ossia, avrai, a parte la possibile pena economica (se lo sciopero non ti riesce), e la pena civile (perdita di salario, licenziamento), e con o senza di esse, una pena del genere di quelle che si scrivono nei codici e nelle leggi penali; cioè *multa, carcere,* e ora udiamo ancora, secondo qualche proposta, la *pena morale*, che sarebbe la *disapprovazione solenne da parte del magistrato*, o l'*interdizione dai pubblici uffici*, od altrimenti.

E noi ne parliamo in quanto e sanzioni penali non sono mancate, e si discute dall'economista medesimo se vi debbano essere. Qui, semplificando, considereremo tre punti: 1° la pena importa che nell'azione che essa vuol colpire vi siano un danno, un pericolo sociale e una violenza. Vi sono questi nello sciopero?; 2° la costruzione del *delitto* di sciopero può trovarsi di fronte a una costruzione più grande che abbia nome di *diritto* di sciopero; 3° ammessi, malgrado ciò, e certo in determinati scioperi, i tre elementi del danno, del pericolo, e della violenza, si riuscirà ad applicare la pena?

Intanto, rileviamo, se il danno e il pericolo sociale vi fossero, onde la costruzione del delitto si reputasse nel grande campo economico-giuridico necessaria, ma non si pervenisse a tanto per non ledere un diritto più grande, meno limpida e forte si presenta la tesi contro il delitto di sciopero. E se gli argomenti per non scrivere tale delitto devono essere quelli della difficoltà o impossibilità di applicare la sanzione penale, ancor meno limpida e forte si presenta la tesi che esclude tale delitto. Si potrebbe, in quest'ultimo caso, chiedere: e che ci stanno a fare i penalisti?

E d'altro canto è da sgombrare il terreno da quel che concerne ciò che diremmo i *delitti laterali dello sciopero*, i quali non sono il delitto di sciopero, e ai quali bene o male provvede il nostro codice penale. Trattasi ivi di *delitti contro la libertà del lavoro,* ed è la detenzione fino a venti mesi per chiunque *con violenza o minaccia* cagiona o fa perdurare una cessazione o sospensione di lavoro, per imporre, sia ad operai sia a padroni o imprenditori, una diminuzione od un aumento di salari, ovvero patti diversi da quelli preceden-

temente consentiti; e, per i capi o promotori, è la pena della detenzione da tre mesi a tre anni e della multa da lire 500 a 5000. E trattasi di *delitti contro la pubblica amministrazione:* per i pubblici ufficiali che in numero di tre o più, e previo concerto, abbandonano indebitamente il proprio ufficio, la multa di lire 500 a 3000 con l'interdizione temporanea dall'ufficio. E di delitti chiamati *d'inadempimento di obblighi:* chiunque, non adempiendo gli obblighi, fa mancare i viveri o altri oggetti necessari a un pubblico stabilimento o servizio, o ad ovviare una pubblica calamità, è punito con la reclusione da 6 mesi a 3 anni e con la multa superiore alle lire 500. Sono per tali casi gli articoli 166, 181 e 205 del nostro codice penale. Ma essi non costituiscono il delitto di sciopero; per quanto soltanto nel primo caso si abbia un delitto consistente *in fare,* e negli altri due *in non fare,* che è l'elemento tipico dello sciopero, ossia *non lavorare.*

Non costituiscono il delitto di sciopero? Quanto al caso dei *pubblici ufficiali,* fra i giuristi si ritiene anche di sì; per quanto possa discutersi se nel-l'*indebito abbandono del proprio ufficio da parte di tre o più ufficiali pubblici, e previo concerto,* si sia avuto di mira lo sciopero. E ciò, ove si guardi al picciol numero considerato, tre o più, al previo concerto, che può nel fatto mancare, e alla stessa dizione ufficiali pubblici, malgrado la larga definizione che di questi dà poi il codice. Comunque, non voglio addentrarmi in un'analisi strettamente giuridica, su cui più propriamente è chiamata a interloquire in linea di applicazione la magistratura; ma ritengo che meglio ancora, con determinazione dei suoi elementi propri, e in campo o forma più larghi, ove si segua il concetto di porre nelle leggi un delitto di sciopero, se ne debba in esse trattare.

E chiediamo, sul primo punto accennato: può lo sciopero implicare il danno, il pericolo sociale e la violenza necessari onde ravvisarvi un delitto? Sembra qui opportuno osservare in quanti modi e gradi il danno, il pericolo sociale e la violenza si trovano considerati nei codici e nelle leggi penali, ancor quando s'infranga il più piccolo diritto di un solo individuo. Ed è certamente danno per la società astenersi da una funzione produttiva al cui ritmo continuo è affidata la soddisfazione dei suoi bisogni. È danno, è crisi, ma la crisi può avere cause di mera colpa e altre che si direbbero di forza maggiore, come può averle di dolo. In questo caso dello sciopero, essendo il fatto voluto, si ha il dolo. E non se ne dovrebbe rispondere?

Ma, non possiamo qui non avvertire che, pur manifestandosi il danno della società, non vediamo netta, nel caso dell'industria privata, la violazione di un diritto della società stessa. I capitalisti e i lavoratori producevano, ma ciò era perchè essi volevano farlo; essi non avevano nessun obbligo di farlo verso la società. Domani che o i capitalisti o i lavoratori vogliano abbandonare la produzione, non hanno verso la società il diritto di farlo? Essi lo hanno; dunque il danno della società è qui senza violazione di un diritto della società stessa. Ma ciò nell'industria privata. Nell'impresa pubblica, gestita comunque dallo Stato o da suoi organi, invece il diritto della società

ad avere un determinato lavoro o servigio è indiscutibile. E lo sciopero, oltrechè un danno per la società, ne viola un diritto. Onde l'elemento richiesto per la costruzione del delitto, o veramente, o più facilmente, si trova nel caso dei pubblici servizi. Sui quali ritorneremo.

Abbiamo parlato del danno della società. Consideriamo altresì il danno dell'industriale; egli ha contratto impegni, deve fornire merci. Sarà liberato dalle sue obbligazioni, a causa dello sciopero, come per un caso di forza maggiore? È punto da esaminarsi, e, occorrendo, definire, non lasciare alla instabile e incerta giurisprudenza. Notiamo semplicemente, per il danno, la possibilità sua.

Il pericolo sociale che si spande per la società, da un'azione dannosa che può essere ripetuta se non repressa, non è nè pur da escludere. E così la violenza. Non si è fatto che incrociare le braccia. Come dunque si parlerebbe di violenza? Ma è violenza arrestare la macchina della produzione. Questa si muove a forza di braccia; se le braccia si fermano è come se una forza intervenga per fermare il movimento. Del resto, non vi sono reati che si compiono *in non faciendo*?

Ond'è che a me sembra che da questo punto nulla si opponga, almeno in determinati casi o specie, a una costruzione giuridica del delitto di sciopero. E v'ha chi ritiene ed è pur discutibile che esso già sia stato costruito nel caso testè avvertito dei pubblici ufficiali. Ma non è ancor risoluta la questione, in linea generale, e l'ultima parola non l'abbiamo pronunziata.

D): b) *di un diritto che si opponga alla costruzione di un delitto, nello sciopero.*

Ed è il secondo punto: *delitto* contro *diritto*. Se v'è il diritto, non può esservi la sua negazione che è il delitto. E qui rendo omaggio alla penna brillante di Achille Loria, che nel giugno recente ne ha scritto nella *Nuova Antologia*. Ma non compiutamente arrivo alle sue conclusioni, e nelle premesse o nel cammino più ne divergo.

È materialmente impossibile, egli scrive, costringere un uomo a lavorare; si può costringere un uomo *a non fare*, magari battendolo o chiudendolo in ceppi; e lo si può anche costringere talvolta a fare qualche cosa; per esempio a mangiare, come nei manicomi si costringono con la sonda i pazzi, o a vedere, come vedeva in Olimpo quella povera dea senza palpebre; ma non si può obbligare un uomo *a lavorare*. Ond'è che lo sciopero è scritto a caratteri indelebili nel codice stesso della natura umana.

Aggiunge il Loria che Iddio ha detto all'uomo: «tu guadagnerai il pane col sudore della tua fronte»; ma non ha preso alcun provvedimento che lo obblighi a farlo. Ma qui è evidente che egli ha guardato l'atto o il punto materiale del lavoro. No, Iddio non ha congegnato la cosa per modo che noi, se fabbri, prendiamo necessariamente il martello e picchiamo, e, se professori, saliamo per forza la cattedra e parliamo, o, scrittori, scriviamo. In ciò siamo d'accordo. Ma la legge del lavoro ha la sua grande sanzione negli

effetti dell'azione e dell'inazione; la legge è questa: se tu vuoi il tuo pane, lavora; cioè non hai il tuo pane se non lavori.

Onde anche a me pare che sia da accogliere con una certa relatività quell'altra proposizione, che non si può materialmente costringere l'uomo a lavorare. La scuola del contratto sociale trovava l'uomo pieno di tutte le sue libertà e diritti, e ciononondimeno egli non poteva vivere; alienava metà della sua libertà, per aver garantita l'altra metà; e si costituiva in società, nel consorzio degli altri lupi, cioè uomini, come scriveva qualche capo della scuola del diritto naturale. In società forse l'uomo finisce per rinunciare all'altra metà, e una delle forme è questa dell'obbligarsi a compiere un determinato lavoro. In ciò egli ha rinunciato, od ha attenuato, e di molto, la sua originaria libertà. Ed è certo: quanto più oneroso e lungo è il lavoro a cui mi obbligo, tanto meno mi sento libero, tanto meno tempo mi resta per me e per il riposo. E tutte le classi lavoratrici e i lavoratori lo sanno.

Rilevasi: vi hanno tre diritti: di libertà, di associazione, e di lavoro; di essi è espressione lo sciopero; dunque esso è atto legittimo. Ma la formolazione è troppo ampia. Anche qui può essere ricordato il filosofo Leibniz con la sua *somma libertà* che è una costrizione alle cose ottime per via della retta ragione: *summa enim libertas est ad optimum recta ratione cogi.* Ma l'ottimo e la retta ragione sono formole astratte, ed ora noi possiamo invece riferirci ad alcuna loro forma, quale è l'osservanza dei patti; e qui era anche la sapienza del pretore romano, spesso economista senza saperlo: *pacta conventa sine dolo malo servabo.* Onde, come si direbbe legittimo lo sciopero, se esso venga a violare un impegno liberamente assunto, un contratto?

Io non rinuncio per nulla alla libertà, e a quelle sue due forme che sono la libertà di associazione e di lavoro. Ma la libertà stessa è regime, e il diritto non consente che esso stesso il diritto s'innalzi contro tale regime. E soggiungo che a me sembra perfettamente legittimo il non lavorare, o pur dicasi lo scioperare, se a ciò io stesso non ho rinunciato. In tale rinuncia è pure un esercizio della mia libertà e del mio diritto.

Ben si può tuttavia dire che, finchè si tratta di interesse a lavorare posto in ogni uomo per legge del Creatore, o quando si tratta di obbligazione nascente da libera elezione del lavoratore, siamo sempre nel campo della natura e del diritto civile. È verissimo. Trattasi però di vedere se, concorrendo gli elementi che fanno nascere la pena, sia da rafforzare, e si possa, il duplice ordine di sanzioni naturali (o economiche) e civili.

Ed è, e viene dai giuristi all'economia, uno sguardo alla funzione della pena: ristabilire l'ordine turbato dal reato; ma, si aggiunge, punendo lo sciopero non si ristabilisce l'ordine turbato, ossia, mandando in carcere lo scioperante non si ha il lavoro che alla società bisogna. Osservo che anche qui si può eccedere nell'argomento. Perchè è anche nella pena un grande fine preventivo, e la pena dell'omicidio non fa rivivere il morto, ma vale a non far uccidere molta altra gente. Se la pena non fa cessare lo sciopero, se essa mette nell'impossibilità di lavorare colui che è punito, può concorrere a im-

pedire altri scioperi, o ad attenuarli, e anche ad attenuare, abbreviare, non far aumentare, quello che la provoca. Nè il regime punitivo è necessariamente connesso col regime dell'ozio. Molto c'è da fare per migliorarlo, presso tutti gli Stati, ma non è vero che un uomo fatto per lavorare sia necessariamente condannato a non lavorare, con danno suo e della società, se debba espiare qualche pena.

Del resto, l'obiezione che si presenta contro la costruzione economico-giuridica di un delitto di sciopero, si potrebbe presentare contro quella di ogni altro delitto. Come privereste del suo diritto di libertà un cittadino sol perchè ha rubato, ha truffato, ha ucciso? Il sistema romagnosiano dei *pesi e contrappesi* non è qui ricordabile fuor di luogo. E sempre, per la vita della società, e per l'affermazione di un diritto maggiore, si può sacrificare un diritto minore. Al quale, diciamo pure, sì in campo civile che in campo penale, se la legge è posta, è da intendere che l'agente abbia rinunziato. Il tutto sta a valutare se e quale sia codesto diritto maggiore.

E) : c) *dell'impossibilità di applicare la sanzione penale.*

Reato senza pena, dicesi anche, nel caso di un delitto di sciopero. Ed ecco il terzo punto assegnatomi a questa indagine. Si può comminare una pena contro lo sciopero? Comminata, la si può applicare?

In fatto, fallirono, o giovarono poco, tutte le pene, quando furono comminate, in qualunque paese; e gli scioperi vi erano, e sono aumentati.

E in principio reputo sia da rilevare che, se gli elementi del reato vi siano, la pena possa esservi; il punto della pena è meramente conseguenziale. Può però la società trovarsi nel caso di quell'anfitrione a cui si presenta il cuoco dicendo: signore, non vi sono vivande per tanti vostri invitati. Non vi sono carceri bastevoli per tanti rei. E l'obiezione principale che si muove, in punto di applicabilità di pena, è quella del numero. Se il numero è molto grande, non è punibile.

Ancora, e sta in diritto pubblico, e ricadrà anche sul diritto privato, il quale sta sotto la tutela di quello, ancora, se gli scioperanti sono la maggioranza, la legge la fanno loro. È il nudo principio delle rivoluzioni, del cangiamento di regime, della forza; ma non del governo permanente. Per il governo permanente, se la forza del numero ha trionfato magari momentaneamente contro le leggi naturali economiche e sociali, bisogna tornare a fare i conti con queste leggi. E la Russia ne è attuale esempio.

L'obiezione importa che, se lo sciopero non sia molto numeroso, la pena, se posta, sia applicabile.

Del resto, non mancano esempi, nei regimi punitivi, di forze minori che fanno stare a posto forze maggiori. E fu visto cospicuamente nel regime militare: interi eserciti ribellanti, ossia la stessa forza del sovrano o di uno Stato, furono ricondotti all'obbedienza; terribilmente Pietro il Grande di Russia decimò il suo esercito, facendo innalzare una innumerevole quantità di forche; la decimazione fu praticata dai Romani; ed è un istituto militare non abban-

donato; per forme di reati collettivi di militari, è noto che anche nella grande guerra recente è stato applicato.

Sorge qui pure quel complesso problema del reato della folla, e folla sono o possono essere gli scioperanti. Come l'onda del pensiero e del sentimento passando dall'uno all'altro si afforza e prende corpo e diventa risoluzione e azione? Si era in cento, e ne è venuta una rivoluzione. Chi ne è responsabile? O meglio, quanto ne è responsabile ognuno dei partecipanti? Responsabilità attenuata, punizione di alcuni sia pure col sistema della decimazione, pigliando a sorte, od altra via, studiino i penalisti. E accetto l'opinione che non sia da prendere di mira e punire solamente i capi, e ciò perchè i capi rispecchiano i gregari, e gli uni agiscono e reagiscono sugli altri; onde bene ripeteva il Manzoni: applaudito è l'oratore che dice quello che il suo uditorio pensa. Ma neanche di questa conclusione equa è da abusare; non bisogna far la causa dei sobillatori; e spesso alcuni pochi guidatori di masse le tengono legate ai loro cenni; se essi non fossero, esse non si moverebbero; e però, se la mossa è contro la società o il diritto, la misura che cominci dal colpire il male all'origine, è ben giustificata.

E ci affrettiamo alla conclusione. Ma prima diciamo dei pubblici servizi.

F) *Dello sciopero nei pubblici servizi.*

Devesi far distinzione fra scioperi dei lavoratori nelle private produzioni e scioperi nei servizi pubblici?

Anzitutto, ai fini delle sanzioni, è notabile una tendenza contro le distinzioni fra gli scioperi. Tutta la nomenclatura dei medesimi: — scioperi razionali o irrazionali, scioperi di protesta o scioperi per miglioramento di salari o altre condizioni del lavoro, scioperi per alcuna manifestazione qualsiasi di solidarietà o politica, ecc., ecc., — tale nomenclatura, deve scomparire. Come si andrebbero a valutare gli elementi che dovrebbero fare accogliere o rigettare, secondo i casi, questa più o meno violenta frattura del corso ordinario o del contratto del lavoro, che è lo sciopero?

Ma la distinzione fra la produzione privata e il servizio pubblico ha una importanza speciale, sì per le persone che per l'oggetto. E una grossa questione s'impegna.

Contro lo sciopero nei pubblici servizi si considera anzitutto quale sia la persona del pubblico funzionario, e quale quella di un addetto qualsiasi a pubblico servizio. Un pubblico funzionario forse non fa parte della macchina dello Stato, macchina creata perchè la società sussista? Lo Stato ha i suoi organi, questi organi sono persone, queste persone sono i pubblici funzionari, la funzione dello Stato è necessaria, indispensabile. Come si potrebbe dunque ammettere che un bel momento i funzionari, esercitando un loro diritto di libertà di lavoro, cioè di non lavorare, scioperino? I pubblici servizi si arresterebbero. Lo Stato, in quel punto, o per quella parte del suo organismo, non funzionerebbe. La conseguenza logica indefettibile non può essere che questa: prendasi qualsiasi conclusione circa lo sciopero nella produzione pri-

vata, ma non lo si ammetta per nulla nei pubblici servizi. E vedemmo del diritto della società, diritto ad avere il pubblico servizio, violato per via dello sciopero.

Quando Achille Loria esamina la tesi che lo sciopero sia inconciliabile con la *illicenziabilità* e col *diritto a pensione* dell'impiegato, la sua conclusione è questa, che occorrerebbe un patto speciale. E chiede, anche per il caso dell'impiegato: come obbligare l'impiegato a lavorare? Osserva inoltre sull'imprescindibile servizio prestato da questo e sui danni incalcolabili che al consorzio civile deriverebbero dalla sua interruzione, osserva che la cosa è vera, ma possono esservi altri scioperi nell'ordine privato, che infliggano danni maggiori; come ove tutti gli agricoltori del mondo nel giorno del raccolto incrociassero le braccia. E accetta la distinzione propugnata dal Bongain tra *funzionari* che detengono parte dell'autorità sociale, i quali per ciò stesso non possono insorgere contro tale autorità a mezzo degli scioperi, e coloro che sono semplici *operai* delle imprese esercite dallo Stato, ai quali dev'essere appieno consentito lo sciopero come un diritto inderogabile. Tuttavia esamina egli l'insuccesso di tutte le leggi che vietarono gli scioperi dei pubblici funzionari, e conclude che ogni tentativo di attraversar loro il diritto di sciopero è destinato a miseramente fallire.

Onde la costruzione giuridico economica sarebbe questa: scioperino a loro posta i lavoratori inferiori, i subalterni, i veramente operai; ma non scioperino le sfere più elevate, i veramente pubblici funzionari; ma questi, se vogliono scioperare, scioperino pure, non c'è mezzo d'impedirlo. E molta verità è quivi compresa.

Ancora, possono esser considerate formali le condizioni della *illicenziabilità* e del *diritto di pensione* dell'impiegato statale; in quanto gli stessi istituti possono essere escogitati, più o meno, nell'industria privata; e il Loria stesso ne ricorda qualche esempio, a proposito della politica degli scioperi, nel paterno discorso di Krupp ai suoi operai, dove l'accorto fabbricante assicura a questi, oltre i salari, molti altri vantaggi economici, alloggi, divertimenti, pensioni, ecc., che scioperando perderebbero.

Ma è grave il punto ove si tratti di distinguere fra il *pubblico funzionario* meritevole di tale nome e il *semplice operaio* statale. Dove finisce l'uno e comincia l'altro? E a proposito dei ferrovieri chiamati dalla nostra legge pubblici funzionari, non si dice pure che la legge erra, fors'anche per applicare contro di essi le sanzioni dello sciopero, che poi finisce per non trovare o poter applicare? Qui è anche la questione dell'articolo 56 sullo *stato degl'impiegati civili*, per il quale l'impiegato revocato o destituito non può essere riammesso in servizio, salvo quando, su parere del Consiglio di disciplina, siano riconosciuti insussistenti o errati gli addebiti che determinarono la revocazione o la destituzione. E tutti i postelegrafonici saranno a ritenere pubblici funzionari? O, d'altro canto, i semplici addetti a un lavoro di cui lo Stato si assume l'impresa non sono un organo altrettanto necessario, specie se per la loro specialità, per il largo numero, od altra circostanza, sono insostitui-

bili, altrettanto necessario quanto gli anelli più alti della macchina, i funzionari propriamente detti?

Ed io finirei per rigettare qualunque distinzione di grado, o accoglierla con grandi riserve, in limitati casi.

Per esempio, se il non accoglierla deve concorrere a render più sicuro il servizio pubblico, o minore l'alea della sua sospensione, io non l'accoglierei.

E in ogni caso troppo semplicista mi sembra la tesi di quei giuristi che dicono, come per esempio il Manzini, alla cui autorità è d'altronde in molto da deferire, che « dal momento che lo Stato lascia che i privati provvedano da sè per gli scioperi, perchè dovrebbe fare diverso trattamento per sè e per gli enti pubblici » ?

Il perchè, ritengo, sussiste, e grave. Quando l'industria privata offre alla società il suo servizio, essa è, come vedemmo, libera di fare ciò, nessuno la costringe, è un affare d'interesse privato. Ma quando è lo Stato che offre alla società il suo servizio, lo Stato fa due cose: riconosce con ciò che l'industria privata non può o non deve rendere quel servigio (e sempre non *deve* perchè lo Stato pensa che essa non *può* renderlo come dovrebbe), e monopolizza il servizio stesso impedendo che l'industria privata lo renda. Nel primo caso, industria privata, dunque siamo in regime di libera concorrenza, nel secondo, servizio pubblico, è l'autorità statale gestitrice unica. E se lo Stato non può non essere, i suoi organi non possono scioperare.

Questa considerazione ha più importanza dell'altra riferibile alle condizioni speciali dell'impiegato nel suo contratto di lavoro con lo Stato, contratto il cui esame e la cui natura mista dànno molto da discutere ai giuspubblicisti. Ma ne ha sempre moltissima la partecipazione dell'impiegato alla formazione dell'ente pubblico Stato.

E non ricercherei la quantità del danno che nell'un campo, pubblico, più tosto che nell'altro, privato, possa aversi per lo sciopero. Perchè anche nel campo privato si può andare perfino ai monopolii naturali, e comunque di fatto alla soppressione della libertà; ma tutt'altro è il caso dell'intervento dello Stato, cioè quando il servigio non può aversi altrimenti a causa del suo intervento.

Trovo poi un'altra ragione, assai grave, per distinguere, circa lo sciopero, l'industria privata e i pubblici servigi. Limitiamoci al campo delle sanzioni civili, e vediamo se e come esse possono funzionare nei due campi. Nell'industria privata, è evidente: se non si produce, non si mangia, non si possono pagare gli operai. Tutta la lotta, gigantesca, è sempre, volere o no, per avere attribuita, sotto forma di maggiori salari od altro, una quota maggiore di prodotto, ma di prodotto sempre. Il giorno in cui gli operai chiedano qualche cosa che eccede il prodotto, l'industria chiude le sue officine. Ma non è così nei pubblici servigi. Parliamo, anzitutto, di quelli che trovano un corrispettivo nelle tasse. Le ferrovie, le poste, i telegrafi, i telefoni, non rendono quanto costano, e gl'impiegati vogliono essere pagati di più; lo Stato non arresta il servizio, e paga, traendo dalle altre sue entrate, o gravando la mano sui

contribuenti. La sanzione civile finisce per perdere la sua virtù, non si applica. E nei servizi pubblici senza corrispettivo, alimentati dall'imposta propriamente detta, è ancor peggio. Non si troverà mai riscontro preciso fra il servizio e il reddito. La necessità di tenere rigide le sanzioni civili, osservarle, ed eventualmente afforzarle, è dunque ben altrimenti più grande nei servizi pubblici che nell'industria privata.

G) *Conclusioni.*

Onde io direi:

Nel campo privato, e ovunque, valgono le sanzioni economiche o di carattere naturale sociale. E sono quelle che hanno la maggiore efficacia. Esse devono presentarsi a ogni lavoratore, perchè egli consideri che cosa possa realmente conseguire dallo sciopero, tenuto conto dell'esperienza e delle condizioni dei lavoratori, del capitale, dell'industria, e di ogni circostanza che possa influire. Deve egli considerare quel che possa conseguire non già immediatamente, ma in modo normale se non definitivo, cioè nei ritorni perfino dalle momentanee o transitorie vittorie, che l'impresa non consenta. E però dovranno, tali sanzioni, allontanare dallo sciopero, tutte le volte che la riuscita, sempre incerta, si presenti *ex facie* assai dubbia.

E nel campo privato valgano inoltre le sanzioni civili. In massima, purchè applicate, queste possono bastare. E dove non bastano, vuol dire che non si può fare altro, o ben poco.

Nel campo privato stesso, secondo i principii e gli elementi tutti degl'istituti penali, la sanzione penale non sarebbe da escludere. Ma nel fatto la sua applicazione per molte cause riesce vana. Ed è poi sempre meglio non inasprire, nelle contese fra capitale e lavoro.

Nel campo dei pubblici servizi, esclusa qualsiasi proclamazione di diritto di sciopero, si può studiare di afforzare le sanzioni di carattere civile, perfino avvertendo se e quanto ricorrere all'istituto penale; molto più che nel fatto, per considerazioni molteplici, anche di ordine pubblico, di lotte di partiti, e politiche, più fiacca tende ad essere, o a scomparire, l'efficacia delle sanzioni civili. L'afforzarle con altre di altro ordine potrebbe avere per effetto che, anche non applicandosi queste altre, più si tenessero nel campo di attuazione le civili.

In ogni caso, l'istituto civile dovrebbe avere rigida osservanza; ossia: sospensione di paga, licenziamento, altri provvedimenti che si ispirino a commisurare il servizio che allo Stato si deve rendere e il suo prezzo, onde evitare sempre che questo si paghi anche senza ricevere quello.

Dove il licenziamento in massa non sia possibile, perchè non si saprebbe come sostituire la massa scioperante, e poichè nel modo sopra avvertito non è giusto colpire i capi solamente, è da esaminare se e quanto convenga ispirarsi a istituti speciali, quali i militari, con la sanzione civile applicata parzialmente, come sarebbe il licenziamento, o la civile punizione economica, anche a sorte, di un dato numero di scioperanti.

Poichè il dilagare e l'epidemia degli scioperi viene, in parte dal fatto che le sanzioni anche nel mero campo civile non son fatte funzionare. Ma, quanto allo Stato, potrà egli arrivare a far valere largamente le sanzioni civili, quando il numero soperchia, e in breve in ogni caso, per la solidarietà che può stabilirsi fra i pochi primi iniziatori e autori dello sciopero e tutti gli altri che si associino loro con forme più o meno vaste di scioperi d'intere categorie di lavoratori e funzionari, e scioperi generali? Ne dubito molto. La solidarietà entro una classe e fra le varie classi cercherà frustrare le punizioni parziali e le punizioni tutte, pur semplicemente civili. E' a ritenere tuttavia che fermezza di governo, ed equità in osservare e far rispettare la legge, molto gioveranno; come si è visto dopo l'ultimo sciopero dei ferrovieri seguìto alla celebrazione del milite ignoto e all'adunata dei fascisti in Roma. Mentre molti erano stati indotti a scioperare anche loro malgrado, e praticamente per mancanza di libertà di lavoro dinanzi a certe organizzazioni di classe, era ancor generale idea che nè le punizioni singole nè l'applicazione dell'art. 56 avrebbero avuto corso. Ma quando l'opinione pubblica universale insorse, e la legge fu richiamata in vigore, svanì la minaccia di un nuovo sciopero annunciato per protestare contro la stessa applicazione della legge.

Intanto, e comunque, da ciò che accade ogni giorno è grande monito per semplificare la macchina dello Stato. La quale ormai è così complicata e mastodontica, da minacciar quasi di arenarsi di per sè stessa, ad ogni passo. È come quel cannocchiale troppo grande, o quella donna troppo grassa, che si deforma. Si semplifichi e si riduca, si sopprima, finchè sia possibile, ed oltre.

Se non che, noi, che invochiamo a ogni punto e sempre la libertà umana e il miglioramento della nostra esistenza, non possiamo respingere le condizioni della libertà stessa e della vita, non lavorare se ci siamo impegnati a lavorare, rompere i nostri impegni se abbiamo stipulato un contratto, farci giustizia con le nostre mani quando abbiamo e sol perchè abbiamo per noi la forza del numero.

Catania, R. Università.

GIUSEPPE MAJORANA.

Recenti contributi alla teoria dei prezzi

KEMMERER E. W. — *High prices and deflation*. Princeton University Press, 1920. 5 s. 6 d.

FRIDAY D. — *Profits, wages and prices*. New York. Harcourt, Brace and Co. 1921. 2 dollari.

Inflation and high prices: causes and remedies. New York, Academy of Political Science, 1920.

È accaduto per la teoria del valore della moneta, ciò che è accaduto per la teoria generale del valore. Le varie condizioni (in termini matematici equazioni) determinanti l'equilibrio sono state assunte una alla volta dalle diverse *Scuole* quale unica spiegazione. Si noti anche qui come gli epigoni, i quali hanno irrigidito le affermazioni originali degli scopritori geniali, sono i veri responsabili di un esclusivismo, estraneo allo spirito di questi. I quali si sono limitati a indicare quel punto che a loro parve più nuovo o più essenziale in confronto di certi problemi concreti, ai quali aveva riferimento, se non esplicitamente certo in modo implicito, la loro argomentazione.

La teoria quantitativa, quella del costo di produzione, le teorie secondo le quali i movimenti (ciclici) dei prezzi regolano rispettivamente, le prime due i prezzi e l'ultima la quantità di strumenti di circolazione, esprimono in modo grossolano non tre verità *alternative*, ma tre condizioni coesistenti di uguaglianza fra massa di merci e massa di moneta nell'unità di tempo, di uguaglianza fra prezzo e costo della moneta e fra prezzo della moneta attuale e prezzo della moneta futura.

Naturalmente tali ipotesi statiche devono essere avvicinate alla realtà dinamica, opera non mai semplice ed in alcuni casi tanto complessa da rendere per certe questioni trascurabili tali condizioni. Sopratutto il fatto che i vari mercati non si possono considerare chiusi per la moneta, la quale anzi è una delle merci più trasportabili, complica il problema già complesso per il fatto che essa è conservabile. I rapporti attraverso lo spazio non meno di quelli attraverso il tempo sono così rilevanti in ogni concreto fenomeno monetario che escludono la posizione nazionale ed istantanea del problema tanto opportuna e conveniente in altri problemi economici. E si aggiungono altre complicazioni a quelle precedenti.

Non è dato di frequente trovare opere economiche le quali sappiano portare a termine la descrizione e l'analisi di un problema monetario, partendo da una posizione abbastanza elevata per non perdere di vista le grandi linee di questi varii rapporti nel loro concreto intreccio.

Già prima della guerra gli Stati Uniti d'America potevano vantare un numeroso gruppo di forti studiosi di questioni monetarie. Il generale fiorire degli studi economici da un lato ed i grandi problemi politici dall'altro costituivano le offerte e le domande di questo alto prodotto intellettuale. Le grandiose esperienze della guerra mondiale e l'intensa ricerca dell'opera tecnica degli economisti (i quali certo in quel grande paese non

sono stati posposti ai più spudorati empirici come è accaduto in altri paesi) hanno costituito una ulteriore condizione di intense e proficue ricerche. Le quali se da un lato hanno spesso un immediato significato pratico per il loro paese, dall'altro non di rado costituiscono veri e durevoli contributi alla teoria generale.

***

Questi tre libri che trattano sostanzialmente lo stesso gruppo di fenomeni e si compiono a vicenda sono un chiaro esempio di tale ottima letteratura monetaria. La stessa posizione delle questioni manifesta una freschezza, che ben si accorda con l'abbondanza e la qualità del materiale impiegato per risolverle.

Il primo di questi tre scritti sopra l'enfiagione monetaria, gli alti prezzi e il problema della riduzione della circolazione è un esempio di cristallina esposizione dei più gravi problemi monetari in forma comprensibile per tutti. L'A. è fra i più vicini alle grandi dottrine tradizionali, così nella parte teorica come nella politica economica. Ed esse una volta ancora dimostrano di essere un ottimo strumento, se poste in mano di un buon artefice.

La dottrina che pone come base ultima della crisi monetaria della guerra la politica finanziaria generalmente seguita dai governi (la quale dottrina noi abbiano sostenuto in questo giornale sino dall'inizio del conflitto mondiale e che ormai si è imposta anche a quelli i quali più hanno tardato a dare ad essa il loro assenso) è chiaramente spiegata in tutto il suo concreto meccanismo tecnico dal Kemmerer.

Un altro punto l'a. mette in chiaro perfettamente, che spesso è trascurato per complesse ragioni politiche. E poichè esso vale a più forte ragione per gli altri paesi, ci sembra valga la pena di riprodurre le sue precise asserzioni.

« Il grande esodo di oro, che le [concrete] condizioni avrebbero normalmente prodotto fu impedito dal divieto di esportazione vigente dal 7 settembre 1917 al 10 giugno 1919 e dalla comunicazione del governo che l'uso in circolazione e la detenzione dell'oro costituiva un atto antipatriottico... Il risultato fu una espansione senza precedenti dei prestiti da parte delle banche e in conseguenza dei depositi usati quale strumento dei pagamenti ». Qualunque sia il giudizio che si dovrà dare sopra la politica riguardo l'oro, seguita dagli alleati e specialmente dai due grandi stati anglo-sassoni, sarà bene ricordare che essa non fu una politica liberale, bensì una politica di sistematico intervento. E, per la teoria, che si può cambiare, se non per la storia, la quale ormai è fatta, resterà aperta la via a giudicare quali furono i caratteri e gli effetti di questa azione positiva. Anche in questo campo, come in molti altri, noi riteniamo che l'ossequio (non sempre disinteressato) di alcuni ceti politicamente dominanti ai più vecchi pregiudizi popolari abbia contribuito ad aggravare in misura forse assai maggiore di quanto si creda le non necessarie variazioni precipitose e perciò assai penose dei rapporti economici di un tempo, che fu soggetto per ragioni ineluttabili a tante cause potentissime di variazioni economiche.

***

Come il Kemmerer, anche il Friday accoppia l'attività accademica con il contributo effettivo alla soluzione dei grandi problemi monetari del paese. Ed anche la sua opera attrae e conserva fino alla fine tutta la nostra attenzione con la perfetta armonia fra la disciplina agli schemi teorici e la costante preoccupazione di giungere a risultati concreti. Anche questo libro uscito già nel 1920 copre il periodo che termina con la primavera del 1920, ossia la fase ascendente della attuale crisi economica, la più grande che il mondo abbia mai veduto.

L'aspetto degli eventi il quale più ha richiamato l'attenzione dell'a. è quello della distribuzione. Egli ha raccolto molti dati per rispondere al quesito come siasi modificata la distribuzione della ricchezza durante la congiuntura ascendente, come abbia operato sopra tale distribuzione la straordinaria politica fiscale di questi anni fortunosi. La conclusione,

cui egli arriverebbe, è pure essenzialmente pratica ed è costituita dalla asserzione che ragioni politiche concrete consiglino di abbandonare il principio della distribuzione, il quale consente il massimo risparmio, per attenersi a quello che consente l'immediato benestare delle classi lavoratrici.

Vi sono alcuni argomenti ed alcuni dati in questa opera che per la loro novità e per il loro significato meritano un esame sia pure fuggevole.

Solo la terza parte dei profitti delle società anonime fu assegnata agli azionisti. Questo terzo fu dal Governo sottoposto alle imposte sui sopraprofitti. Una notevole parte di ciò, che gli azionisti non ritirarono, servì a costituire il fondo di investimento del paese. Non è esagerazione asserire che non più di $^1/_4$ e probabilmente non più di $^1/_5$ di tutti i profitti sociali furono spesi dagli azionisti. Gli altri $^4/_5$ servirono a pagare le imposte, a coprire i prestiti di guerra ed a fornire i nuovi capitali per l'espansione industriale (pag. 68).

Queste conclusioni sono della maggiore importanza. E meritano alcune considerazioni, le quali fra poco faremo seguire. Ma non dànno se non una parte del pensiero dell'a. e devono essere integrate con quelle dei due capitoli seguenti.

Nel 1917, della quantità disponibile per la divisione fra lavoratori, capitalisti e Stato, i primi ricevevano quasi il 55 per cento e lo Stato più dell'11 per cento. Nel 1913 i lavoratori avevano ricevuto una porzione poco più alta, ma quella dello Stato era stata minore, così che i capitalisti avevano avuto la stessa porzione come nel 1917. Nel 1919 il lavoro e lo Stato aumentarono la loro parte oltre ogni limite precedente. Certo i profitti misurati in dollari erano maggiori che nel 1913, ma i dollari erano dollari dimezzati di valore (pag. 126).

Il cambiamento nella divisione del prodotto spostò una grande parte del reddito nazionale verso i capitalisti nel 1916 e 1917 e da loro agli operai nel 1918 e 1919. Contrariamente all'opinione volgare, nell'economia di guerra la massa dei profitti sarebbe aumentata solo in un primo tempo e diminuita poi, preparando la seconda fase del grande ciclo economico. Si conferma così con il più grandioso esperimento, che sia mai stato, la teoria della crisi alla quale si erano venuti avvicinando i teorici prebellici, con una nuova e meravigliosa conferma delle teorie economiche tanto disprezzate.

Nei capitoli seguenti sono esaminati alcuni problemi ed enunciate alcune tesi di alta importanza. Anche per la loro svariata natura, dobbiamo limitarci ad un breve cenno.

L'ondata dei prezzi al rialzo, dopo la breve depressione seguita all'armistizio, è chiaramente ricondotta ad una deliberata e sistematica politica di espansione del credito nazionale ed internazionale (cap. X e cap. XIII). Le imposte straordinarie sui sovraprofitti sono giustificate con argomenti esclusivamente finanziari, in ispecie con riguardo alla opportunità di dare carattere progressivo all'imposta sui profitti (cap. XI e XII).

Se questi punti meritano piena approvazione anche da un punto di vista rigorosamente scientifico, più dubbia ci appare la conclusione già accennata del libro (cap. XIV) che per la loro grande ricchezza gli Stati Uniti d'America debbano ormai seguire una politica di distribuzione e non più la loro tradizionale politica di produzione e di accumulazione. Per quanto le difficoltà inerenti alla crisi economica attuale e le complicazioni politico-sociali sopravvenute nei rapporti fra imprenditori ed operai sembrino appoggiare questa tesi, noi non sapremmo asserire che essa abbia per sè nè la probabilità di attuarsi di fronte alle forze storiche incoercibili, il cui svolgersi necessario è a noi ignoto, nè il maturo giudizio dell'uomo di Stato. L'esperienza non ci garantisce in nessun modo che i rapporti sociali, che hanno la loro più profonda ragione di essere in un *rapido* progresso economico, potrebbero perdurare qualora tale movimento fosse notevolmente ritardato. E non ci dice quali disastrosi effetti potrebbero nascere dalla modificazione di un processo al quale sembra ormai essersi adattata tutta la psicologia sociale e politica del popolo americano.

D'altro canto l'esperienza della depressione industriale europea negli anni fra il 1875 ed il 1895 sembra insegnare che proprio in questo periodo alle gravi difficoltà per gli

imprenditori si accompagnano i più sostanziali miglioramenti reali di vita per i lavoratori. Il che si spiega con l'intenso progresso nell'ordinamento tecnico della produzione e con le migliorate condizioni della distribuzione proprie di tali periodi. La desiderata modificazione della proporzione, nella quale il prodotto è diviso, nascerebbe allora spontaneamente dalla fase stessa del ciclo economico. E non sarebbe più oggetto di alcuna critica.

***

Nell'aprile del 1920 l'Accademia americana di scienza politica, nota per la pubblicazione dell'ottimo *Political Science Quarterly* tenne un'adunanza a New York per discutere l'argomento dell'enfiagione monetaria e degli alti prezzi. E pubblica ora una serie di saggi, che non esitiamo a qualificare ottimi. Gli autori hanno si può dire tutti una conoscenza scolastica profonda delle migliori teorie monetarie ed una esperienza personale delle vicende straordinariamente istruttive di questi anni. E. W. Kemmerer riassume le sue indagini, delle quali già abbiamo parlato. Alle quali un gruppo di valenti cultori di questioni monetarie fanno seguito, illustrando singoli aspetti del problema con particolare riguardo ai gravi aspetti tecnico-bancari. I rapporti con gli Stati Uniti d'America di vari paesi sono illustrati in parecchi saggi, tra i quali uno dovuto al nostro bravo rappresentante B. Attolico. Per tacere di altri minori contributi, diremo che il volume si chiude con tre pagine lapidarie di Hartley Withers, *Maggior produzione e maggior risparmio come rimedio per l'enfiagione monetaria*, le quali confermano una volta più la vecchia opinione che in certi argomenti la genialità, ben lungi dall'essere al polo opposto del semplice buon senso, sia di questo parente estremamente vicina. Quintali di polemiche e di progetti svaniscono di fronte alle frasi semplici e sicure di questo tecnico senza pari. A titolo di saggio citiamo il primo periodo e l'ultimo di questo limpido documento:

« On this subject there is now such general agreement that even the Supreme Council of the European Entente Powers has become aware that high prices are due to too much money and credit and too few goods . . .

Finally it is my conviction that a great step would have been taken towards improving economic sentiment if the American and English Governments were to wipe out the war debt to them of the European countries which fought by their side and have been much more seriously impoverished than America and England. If this were done and England's war debt to the American Government were founded into a 40 or 50 year loan something would have been done towards lightening the international burden which is part of the after-war European nightmare ».

R. Istituto Superiore di Studi Economici e Commerciali.

GUSTAVO DEL VECCHIO.

Recenti Pubblicazioni

ASHLEY W. — *The tariff problem.* 4th edit. London, King, 1920.

Questa quarta edizione segue a 17 anni la prima edizione; ma l'A. ha creduto opportuno non modificare nè i dati statistici nè le considerazioni che aveva esposte nei precedenti volumi. A parte i dati, è noto che i fenomeni della guerra e gli avvenimenti del dopo guerra hanno recato fatti e nozioni nuove nel problema della *imperial preference* di cui l'A. qui considera i principali problemi teorici. La guerra ha rafforzato grandemente le correnti tendenti a creare un sistema doganale che più strettamente collegasse la Gran Brettagna e i suoi domini. Però se i protezionisti sono riusciti a far votare la legge per la protezione delle industrie, i loro sforzi sono finora riusciti vani per quanto riguarda il sistema preferenziale tra madre patria e colonie. Questa edizione reca pure il capitolo introduttivo alla terza scritto dopo i negoziati tra Stati Uniti e Canadà, per l'Unione doganale. L'A., che pure si proclama un liberale ammette la opportunità di un intervento dello stato più ampio, anche in materia commerciale, di quello che ammettano le scuole classiche liberali. Richiama alcuni più importanti concetti e gli effetti della politica della libera importazione specialmente per quanto riguarda i prodotti agricoli; tratteggia rapidamente l'andamento del commercio estero e specialmente delle esportazioni industriali inglesi dell'intero secolo XIX, soffermandosi più ampiamente sul trentennio 1872-1902. L'A. insiste nel rilevare un rallentamento del movimento di espansione inglese a partire dall'87-90 e il posto crescente che nelle esportazioni inglesi sono venuti ad avere prodotti greggi, sovratutto il carbone, dimostrando come ancora maggiore ne risulti il rallentamento dei principali prodotti manifatturati di esportazione. Ragionamento del resto molto discutibile perchè anche togliendo dalla massa di prodotti esportati in quest'ultimo periodo con più intenso aumento da altri mercati (Germania, Stati Uniti), le materie prime e semilavorate, certamente l'incremento apparirebbe meno intenso. Una moderata politica protezionista per afforzare le industrie, un moderato sistema preferenziale interimperiale appare all'A. uno dei mezzi atti ad evitare la temuta decadenza commerciale inglese. Anche un modesto dazio sul grano potrebbe in parte incidere sopra gli stranieri esportatori ed aiutare il rafforzarsi dell'economia inglese. Altri concetti sussidiari l'A. esamina in fondo: riforme sociali, politica mondiale, rallentarsi della preponderanza inglese nella marina mercantile e nel commercio marittimo; preoccupazioni sull'esaurirsi delle ricchezze minerarie; orientamento di alcune colonie (specialmente minaccie di una fusione doganale tra Canadà e Stati Uniti). Il volume è interessante come primo documento scientifico di un movimento la cui importanza in Inghilterra è andata nel più recente periodo grandemente aumentando.

GINO B.

REA R. — *The triumph of free trade and other essays.* London, Macmillan, 1920, 15 s.

Questa raccolta postuma di scritti, discorsi, polemiche di Russell Rea è stata curata e iscelta da un amico di lui, Ch. F. G. Masterman, che riassume pure in un'interessante ntroduzione i tratti essenziali della vita, delle lotte, delle opere di questo tipico radicale

liberista dei nuovi tempi, strenuo difensore del libero scambio, ma favorevole, benchè egli stesso industriale ed imprenditore, al nuovo diritto operaio, a certi tentativi di statizzazione, alla tassazione progressiva. Certo la parte più importante dell'azione parlamentare e polemica del R. fu dedicata alla difesa dei principii e della pratica della libertà commerciale, contro le nuove correnti protezioniste che s'andavano negli ultimi vent'anni delineando ed accentuando in Inghilterra; e la prima e la maggior parte del volume è appunto occupata da saggi su questo argomento, scelti tra quelli di carattere più generale e duraturo, dai numerosi già pubblicati nel volume *British Free Trade*. Il R. visse nel periodo in cui al vecchio protezionismo agrario si aggiungevano in Inghilterra nuove correnti protezioniste di carattere industriale. In taluni punti di questi saggi egli mette in rapporto il fenomeno protezionista col fatto della guerra. Considerando la reazione protezionista accentuatasi dal 1880 nel continente europeo ed in America, mette in rilievo la convenienza pratica per l'Inghilterra della fedeltà al libero scambio, trattando in vivace forma polemica di numerosi problemi connessi: interdipendenza tra esportazioni ed importazioni, dumping, libertà commerciale e sviluppo della marina mercantile, protezione e disoccupazione, influenza degli investimenti dei capitali all'estero, ecc. Di fronte ai sostenitori delle così dette «tariffe scientifiche», che ammantano la tendenza protezionista sotto pretesti tecnici, il R. ricorda il sistema di tariffa scientifica proposto dalla commissione parlamentare presieduta da J. Hume e adottato da Peel nel 1842. Quella tariffa si dimostrò inadatta tanto che poco dopo Peel e Gladstone si convertivano al principio della piena libertà commerciale, ed egli non trova che le condizioni siano oggi cambiate.

In una seconda parte del volume sono contenuti alcuni recenti discorsi, parlamentari e non, del R.: egli morì nel gennaio del 1916; vide quindi solo la prima parte della guerra che, malgrado i suoi sentimenti intensamente democratici, coraggiosamente accettò, come dimostrano i suoi discorsi qui contenuti. Non si rassegnò però allo sfruttamento protezionista e militarista della guerra, che anche tra i colleghi radicali del parlamento inglese si preparava e si stava facendo. Così egli parlò contro i proposti dazi sul grano e sullo zucchero, nell'interesse delle masse consumatrici più povere e meno organizzate, ed espresse i suoi dubbi sull'opportunità di rinunciare in Inghilterra al sistema volontario ed adottare anche nel dopo guerra la coscrizione obbligatoria. In uno di questi discorsi mette in rilievo il significato della vittoria radicale che portò Asquith e Lloyd George al Governo, ricordando l'*Home Rule Bill* che nel 1914 parve chiudere la secolare contesa tra Irlandesi ed Inglesi e far trionfare i principii di governo liberale sostenuti da Gladstone. La storia ci ha dimostrato che quell'atto unilaterale non bastò a risolvere il problema e che all'accordo si doveva giungere solo più tardi e dopo un periodo di violente lotte sanguinose.

Nell'ultima parte sono raccolti saggi vari, che meglio caratterizzano il pensiero del R. specialmente nel campo dei problemi sociali: così egli vi si addimostra contrario all'arbitrato obbligatorio applicato in alcune colonie inglesi, ma non reciso avversario della nazionalizzazione delle miniere, constatando come il trasformare la massa dei lavoratori di esse in dipendenti dello Stato non presenti i pericoli politici che presenta la nazionalizzazione delle ferrovie; si mostra contrario al socialismo, ma non alle riforme sociali. È una figura storica di un tipo forse destinato a scomparire se la conversione di tanta parte dei «radicali della coalizione» si manterrà nel futuro: il tipo dell'industriale e commerciante inglese, colto, operoso e maschio, che non ha bisogno per vivere e lavorare degli aiuti e favori dello Stato ed è la prova pratica della concreta utilità del libero scambio. GINO B.

RENARD G. e WEULERSSE G. — *Le travail dans l'Europe Moderne*. Paris, Alcan, 1920, fr. 12.

Questo volume esce nell'«*Histoire universelle du travail*» diretta dal Renard e vuole dare un'idea sintetica dei principali cambiamenti economici e sociali svoltisi in Europa dalla seconda metà del sec. XV fino all'ultimo trentennio del sec. XVIII. Campo storico colossale per i profondi mutamenti politici, sociali, scientifici e tecnici che vi si sono svolti,

trasformando il campo dei rapporti commerciali, sotto le profonde influenze della riforma religiosa, attraverso la trasformazione intellettuale del rinascimento, col sorgere infine delle forme moderne della grande industria e del commercio transoceanico. La tecnica industriale, la disponibilità di materie prime, il credito ed i sistemi bancari, presentano modificazioni tali da render difficile l'analisi storica che volesse anche solo seguire questi gruppi di fenomeni nell'andamento che hanno avuto nei diversi paesi. Gli AA. hanno cercato di sistemare l'enorme materiale che loro si presentava, in una distribuzione sistematica, seguendo la vita della produzione e del commercio inquadrata nella storia politico-sociale per i principali mercati d'Europa di quel periodo. Incominciano col tratteggiare il periodo d'esportazione e l'inizio della decadenza economica nella Spagna e Portogallo; il tipico incremento della ricchezza industriale e commerciale nei Paesi Bassi, e nell'Olanda. Più ampie analisi sono dedicate alla storia del lavoro in Inghilterra ed in Francia: commercio estero, commercio interno e mezzi di comunicazione, condizioni delle classi produttive, sviluppo delle industrie e delle classi industriali; agricoltura e classi agricole, vi sono seguite in questo periodo così ricco di trasformazioni, preparazione dell'evoluzione economica del sec. XIX. La storia economica dell'Italia si spezza in quella delle sue regioni tipiche: Repubbliche marinare, Toscana, Stato milanese e Piemonte. Più brevi capitoli sono dedicati alla Svizzera, Stati tedeschi e scandinavi, Russia e Polonia. Gli AA. infine riassumono le linee caratteristiche di questo complesso movimento storico in questi fatti principali: progressiva eliminazione della sopravvivenza del medio evo; costituirsi in alcuni Stati delle moderne economie nazionali; sviluppo dell'economia capitalistica; trasformazione delle classi economiche; delinearsi e consolidarsi dell'azione e dell'intervento economico dei governi.

GINO B.

DOUGLAS P. H. — *American apprenticeship and industrial education.* New York, Longmans, Green, 1921. Dollari 3,50.

Le particolari condizioni dell'economia e della storia industriale nord-americana offrono all'A. un ricco materiale di osservazione sull'evoluzione di questo interessante istituto. Il tirocinio, o formazione tecnica degli operai giovani, è una combinazione di istruzione generale e di lavoro industriale, un processo di «imparare col fare» attraverso il quale il minore operaio impara la più complessa tecnica del suo lavoro. È naturale che questo stadio della vita industriale dei lavoratori abbia subito forme assai diverse nei diversi periodi storici. L'A. esamina appunto, relativamente agli Stati Uniti, quest'evoluzione, più ampiamente diffondendosi sopra i problemi del tirocinio e del lavoro dei fanciulli nell'economia contemporanea. Tratteggia brevemente l'istituto nelle caratteristiche presentate nei secoli XVI e XVIII: regolato in principio dagli statuti inglesi, esso si complica per i fenomeni di vera servitù economica e schiavitù che si verificarono in quelle colonie inglesi nel secolo XVII e successivi; l'A. accenna alle condizioni in cui si è venuto per esse a trovare. La rivoluzione industriale trasforma profondamente l'istituto. Delineatasi negli S. Uniti verso la fine del secolo XVIII e nei principi del XIX, essa modificò le condizioni dei fanciulli nelle industrie: fino allora tirocinio e lavoro dei fanciulli erano stati sinonimi; diventano ora due fatti diversi. Il lavoro dei fanciulli nell'economia industriale moderna perde i caratteri corporativi e diventa un aspetto della tendenza a ribassare al massimo il costo del lavoro. Delle nuove forme del tirocinio nella economia contemporanea americana l'A. fa un'ampia analisi e ritrova le cause della decadenza dell'istituto da una parte nel venir meno del bisogno generale di lavoratori specializzati in tutti i rami d'industria, quale esisteva nell'economia corporativa; d'altra parte nella mancanza di convenienza sia per gli imprenditori sia per i lavoratori, sia per le famiglie dei fanciulli impiegati, a mantenere il periodo di apprendista nelle antiche forme. L'A. esamina quindi i moderni surrogati del tirocinio, per cui attraverso processi diversi si cerca di dare ai ragazzi lavoratori la istruzione generale, la istruzione specializzata tecnica, la prepa-

razione industriale per creare gli operai superiori. Primi lavori materiali, scuole industriali e commerciali elementari, istruzione impartita in certe ore negli stabilimenti stessi, scuole serali e cooperative, ecc. sono seguite, con rilievo delle particolari forme ed esperimenti cui ha dato luogo quell'immenso campo di elaborazione delle nuove forme industriali che è il Nord-America. Forma caratteristica tra questi è il movimento per la *vocational guidance*, diretto a far sì che i giovani lavoratori, costretti dal bisogno ad impiegarsi nel primo lavoro che loro capita, possano successivamente ancora scegliere la via più rispondente alle loro specifiche attitudini e tendenze. Ai principi di questo movimento si è in parte ispirato lo *Smith-Hughes Act* del 1917, che a questo fine destina somme crescenti, che oggi s'aggirano sui 5 milioni di dollari. Infine l'A. accenna agli aspetti economici della educazione ed istruzione industriale nelle caratteristiche forme assunte agli Stati Uniti, ed all'attitudine delle classi operaie e del movimento tradeunionista e degli imprenditori verso l'istruzione industriale. Direttive per la migliore organizzazione di questo essenziale periodo della vita dei lavoratori concludono il volume. GINO B.

ELY R. T. and others. — *The foundations of national prosperity.* New York, Macmillan 1918.

Gli autori — eminenti nella scienza e nella vita pubblica del loro paese — si sono associati per trattare nel modo più efficace e persuasivo, in forma scientifica, ma non del tutto incapace di rispondere anche alle modeste pretese del pubblico più largo, una loro tesi, che essi stessi così riassumono: la conservazione va considerata come fondamento della prosperità nazionale; essa è fra le permanenti cause della *ricchezza delle nazioni*: la grande guerra ha contribuito a mettere in luce il fatto che occupandoci della conservazione noi ci riferiamo alla preparazione nazionale cosi della guerra, come della pace. Ed ecco che il libro contiene quattro trattati, veramente insigni: 1) La conservazione e la teoria economica (del prof. Ely); 2) La conservazione e l'evoluzione economica (del prof. Hess); 3) La conservazione di alcune date risorse minerali (del prof. Leith); 4) La conservazione delle risorse umane (del prof. Carver).

Largamente inteso il significato di conservazione, un grande e complesso problema si presenta al lettore, il quale è sapientemente condotto, attraverso un'analisi complessa e varia, dalle altezze teoriche ai più urgenti ed attuali problemi della vita economica e politica dei popoli e degli Stati. Certamente che gli autori pongono e risolvono gli aspetti varii del problema secondo principii spesso molto discutibili, ma mai contraddittori. In ogni modo i poderosi temi eccitano il lettore, il quale è portato a riesaminarli ed a riconoscerne la estrema gravità.

Infatti nel piano organico della vasta trattazione — per la geniale ampiezza di vedute degli autori — rientrano quistioni di limiti d'interferenza statale, e di capacità e attitudine dei pubblici poteri, e problemi di cause morali e sociali di dissipazioni economiche, degne di grande attenzione. Non possiamo che restare sulla soglia di quest'opera, che — contrariamente a tendenze già da noi deplorate in altre occasioni, e per quanto certo assolutamente americana, — può considerarsi di carattere universale e quindi utile anche ai lettori europei, specialmente in questi tempi: anzi la riteniamo particolarmente raccomandabile in Italia, in considerazione del fatto che mai come da questi saggi risulta chiaro il caratteristico concetto che gli Americani hanno dell'Italia, — paese di antica civiltà come l'Egitto e la Spagna, ormai finito e fuori della nuova vita politica ed economica. A. B.

NOFRI G. e POZZANI F. — *La Russia com'è*, con prefazione di FILIPPO TURATI. Firenze, Bemporad, 1921.

Una biblioteca è in certo senso una necropoli: la massima parte di ciò che è diligentemente ordinato negli scaffali è roba morta: non sarebbe interessante una indagine per stabilire la percentuale di quel che vive ancora? Ma l'indagine è più difficile di quel che

sembri: è certo invece che questo libro, il quale porta la data del 1921, è già morto e dimenticato. Ma ancor che sorpassato — e solo per ciò è ancora tempo di qui ricordarlo — esso resta documento della scarsa serietà scientifica e politica di coloro che lo hanno scritto e pubblicato, tanto presto le cose si sono affrettate a dar loro torto. Prima ancora hanno voluto contrastare cogli autori i loro compagni di fede, anzi i loro compagni nel viaggio alla scoperta della Russia bolscevica.

E come giudicare questi signori che, mentre si giudicano così diversamente essi stessi e si accapigliano appunto per diversità dei giudizii, vorrebbero essere seguiti sulla parola? Più ancora essi vorrebbero essere seguiti e obbediti in quel che predicano, preparano e organizzano, con fede cieca nelle parole e negli atti, e pur troppo poi ci sono delle masse che li seguono. Per fortuna il tempo aggiusta molte cose; ed ecco che il libro va a posto nella necropoli libraria, mentre le idee degli autori sono sorpassate dalle ondate nuove che essi non hanno presentito.

A. B.

PRINCE S. H. — *Catastrophe and social change.* New York, Longmans, Green, 1920. Dollari, 1,50.

L'A. in questo interessante studio sociologico esamina sistematicamente un argomento che era già stato trattato dal nostro Del Vecchio in rapporto al terremoto. Gli effetti sociologici delle *catastrofi* sono limitati ad una interpretazione stretta del concetto di catastrofe, concepita cioè come un fenomeno improvviso, rapidissimo, che altera impreveduтamente la vita di un'aggregato sociale, quale sarebbe appunto un terremoto, una grandiosa esplosione, un grande incendio, ecc. Si osservano uniformità nelle ripercussioni sociali dirette ed indirette di fenomeni di questa specie? Come reagisce ad essi il corpo sociale? quale influenza hanno sul progresso? L'A. ricorda alcuni casi americani, risalendo da queste osservazioni a rilievi più generali: l'esplosione di Halifax, il terremoto di S. Francisco, l'incendio di Chicago. Attraverso il rilievo dei diretti effetti materiali delle catastrofi, l'A. analizza le variazioni aventi caratteri più sociologico-generale: la psicologia attonita dei colpiti e dei presenti, la disintegrazione dell'ordine sociale e degli affari, fenomeni allucinatori, risalire di istinti primitivi, fenomeni e motivi stimolo ad atti eroici, risalire delle tendenze al mutuo aiuto anche in forma eroica. Il verificarsi della catastrofe consente di rilevare la efficacia e la utilità della organizzazione sociale sia nella diretta organizzazione dei soccorsi sia nella riorganizzazione dell'ordine civile sociale nel periodo che segue al disastro. Nell'aspetto sociale e nell'aspetto economico l'organismo tende a reagire rapidamente contro il colpo e l'A. segue questi processi spontanei e legali della ricostruzione: l'opera dei governi e della legislazione nei loro aspetti temporanei e permanenti; l'azione delle automatiche forze psicologiche e demografiche; la fase d'intensità esagerata che segue ad una certa distanza dalla catastrofe. Peccato che l'A. che si era dedicato con metodo a questo poco trattato ed interessante argomento non abbia esteso le sue osservazioni a forme diverse, anche per l'ambiente sociale, di catastrofi, quali i terremoti italiani e giapponesi, che gli avrebbero consentito di risalire a rilievi ed uniformità più generali.

GINO B.

HARRISON F. — *On Society.* London, Macmillan, 1918. 12 s.

Secondo la confessione dello stesso autore, il presente volume è un sommario di quanto egli cercò di popolarizzare nei corsi e nelle conferenze che teneva frequentemente a Newton Hall e presso varie associazioni in diverse città inglesi ed americane. L'A. mira a rendere noti i concetti morali sociali e religiosi della filosofia positiva secondo lo schema del Comte. Non si tratta di un volume che contenga una esposizione sistematica di un

intero corpo di dottrina, ma dell'esame di alcuni punti soltanto. Gli argomenti toccano materie di viva attualità (la vita in famiglia, le funzioni dello Stato, il problema economico, l'avvenire delle classi operaie, il vangelo dell'industria ecc.) e vengono trattati con efficacia ed abilità. L'A. mira in parecchi punti a replicare alle osservazioni critiche di J. S. Mill sul sistema filosofico del Comte.

S.

TEGGART F. J. — *The processes of history.* New Haven, Yale University Press, 1918. Doll. 1,25.

Il volume interessa specialmente coloro che allo studio della storia attribuiscono un valore non solo informativo, cioè di raccolta di fatti, ma bensì un valore di scienza. L'A. ritiene opportuno per dare a questa una maggiore maturità applicare ad essa i metodi medesimi seguiti per altre scienze. Ciò che hanno fatto i biologi per le forme della vita devesi attuare per la storia umana.

Su questa base, seguendo tali criteri, il Teggart compie un primo tentativo, indicando i vari fattori fisici ed umani della storia e segnalandone la diversa efficacia.

E. A.

ERNESTO BENEDUCE, *gerente responsabile.*

Città di Castello, Tipografia della Soci tà Anonima Tip. «Leonardo da Vinci».

Febbraio 1922

GIORNALE DEGLI ECONOMISTI
E
RIVISTA DI STATISTICA

L'economia italiana nel 1921*.

SOMMARIO: 1. La questione di Fiume. — 2. La legge del pane. — 3. Le incertezze del mercato finanziario. — 4. Le elezioni. — 5. La nuova tariffa doganale. — 6. La politica economica del nuovo Ministero. — 7. Le finanze pubbliche. — 8. La limitazione degli armamenti. — 9. L'inchiesta sulle cooperative. — 10. Il fallimento della Banca Italiana di Sconto.

1. — L'anno 1920 si chiuse con una tragedia che fece sanguinare il cuore di ogni italiano, la tragedia di Fiume.

Eccone gli antecedenti. Nel patto di Londra, stipulato nel 1915 fra Francia, Inghilterra, Italia, Russia era stabilito che l'eredità adriatica della monarchia Austro-ungarica dovesse esser raccolta da tre Stati: l'Italia, la Serbia, la Croazia. All'Italia la Venezia Giulia, l'Istria meno Fiume, la Dalmazia a nord di Sebenico; la rimanente parte della Dalmazia alla Serbia; Fiume ed il suo territorio al nuovo Regno di Croazia. Aveva patrocinato tale soluzione la Russia, che trattava quale protettrice degli Slavi del Sud e voleva che Croazia e Slovenia restassero politicamente separate dalla Serbia.

Crollata la Russia, intervenuta nel conflitto l'America, vinta la guerra, costituito nel 1918 lo stato jugoslavo comprendente Serbia-Croazia-Slovenia, l'Adriatico fu disputato fra questo Stato e l'Italia. Negava la Serbia il patto di Londra, cui non aveva partecipato, e reclamava tutta la costiera a Sud di Trieste. Non poteva l'Italia abbandonare Fiume, le città dell'Istria, della Dalmazia; nè dimenticare le difficoltà della sua posizione strategica nel mare amarissimo. Francia ed Inghilterra, ostili, erano formalmente legate dal patto di Londra. Apertamente per la Jugoslavia parteggiava l'America. La questione era non solo politica, ma economica. L'Adriatico nord-orientale è sbocco naturale di tutta la ubertosissima valle centrale del Danubio; conviene alla alta finanza che esso sia campo aperto alle competizioni internazionali. Il contrasto trascinato in lungo alla conferenza di Parigi durante tutto il primo semestre dell'anno 1919, fonte continua di intimidazione e di ricatto da parte degli Alleati, parve risolversi a nostro danno nell'estate del 1919, il Governo italiano con-

* Cfr. «L'economia italiana nel 1920» *Corriere Economico,* 27 gennaio 1921.

sentendo che fosse affidata all'Inghilterra la polizia della città di Fiume. L'onore d'Italia fu salvato da Gabriele D'Annunzio e dai legionari fiumani, che, marciando da Ronchi, occuparono la città, invitarono gli Alleati ad allontanarsi, costituirono il Governo italiano di Fiume. Poteva nel settembre 1919 il Governo riconoscere le gesta dei legionari, annettere Fiume e la Dalmazia nei limiti del patto di Londra. Cosa fatta capo ha. La questione adriatica sarebbe stata risoluta quindici mesi prima, a nostro vantaggio.

Audaces fortuna juvat timidosque repellit. Il Governo di Nitti non ebbe il coraggio di riconoscere i legionari, non ebbe la forza di combatterli. La questione di Fiume, esponente della questione generale adriatica continuò trascinandosi lungo tutto il 1919 ed il 1920. Premuto dagli jugoslavi, osteggiato dal governo italiano, ogni attività economica essendo interrotta, lo stato libero non poteva vivere. Nel campo dei rapporti internazionali si trovava l'Italia priva di ogni libertà di movimento. Di uguale disagio soffriva la Jugoslavia. Fu pertanto salutato con soddisfazione generale il trattato di Rapallo, stipulato nel settembre del 1920, che, riconoscendo lo stato libero di Fiume, assegnando alla Jugoslavia tutta la Dalmazia, meno Zara, rappresentava per entrambe le parti una transazione.

Dura lex, sed lex. Il Governo di Giolitti riuscì a far eseguire il trattato. Sangue italiano fu versato da armi italiane. Gabriele D'Annunzio ebbe il torto di scrivere parole roventi contro la patria. Lo scusava la purezza della sua fede. Poi cedette. Ciò avveniva durante gli ultimi giorni del 1920 ed i primi del 1921.

2. — L'energia dimostrata nella questione di Fiume diede forza al Governo per far passare, nonostante la opposizione dei deputati socialisti, la legge del pane. Giammai questione era stata più subdolamente, ad arte, inasprita, Il livello nominale dei salari si era talmente elevato che nessun dubbio poteva esservi sulla capacità delle classi popolari a pagare senza scosse il prezzo sancito dalla nuova legge. Il mantenimento del prezzo politico costava d'altra parte circa mezzo miliardo di lire ogni mese. Il bilancio generale dello Stato presentava, indipendentemente dalla gestione dei cereali, un disavanzo di oltre 5 miliardi di lire all'anno. Come avrebbe potuto far fronte il Governo, se non emettendo continuamente carta-moneta, e così facendo pagare indirettamente ai consumatori, sotto forma di aumento generale dei prezzi, assai più di quanto essi risparmiavano pagando il pane sotto costo? Senza dire della ingiustizia, per cui ogni diminuzione al valore della moneta importa necessariamente una rivoluzione dei redditi a vantaggio di talune classi sociali, a danno di altre. Ma i deputati socialisti, anteponendo gli interessi del partito a quelli della nazione, per non perdere la loro popolarità presso le masse, si mostravano fieramente avversi al progetto. Spingeva altresì la sensazione di facilitare, acuendo il disagio del momento, il trionfo della rivoluzione sociale, tipo Lenin. Decisero opporsi alla legge in Parlamento, mediente l'ostruzionismo. Ma la loro opposizione non era sentita dal popolo. Le

altre parti della Camera, popolari compresi, tennero fermo. La legge fu votata.

Fu legge benefica. Come previsto, l'aumento di prezzo fu sopportato senza disagio. La progressiva diminuzione dei corsi dei cereali sul mercato americano ed il tracollo dei noli, portarono rapidamente il prezzo del grano estero ad un livello più basso di quello segnato dalla legge del gennaio 1921. Ogni disavanzo era eliminato. Tornava ad esser conveniente la produzione. Il raccolto del 1921 non fu requisito. Nell'autunno il Governo annunciava il proposito di voler liquidare la gestione statale dei cereali.

3. — Perdurarono intanto le incertezze nel mercato finanziario, sintomo della crisi economica che si andava maturando. Le assemblee delle società anonime, tenute secondo la consuetudine nel marzo, accusavano un ristagno dell'attività commerciale ed industriale. Il ribasso dei cambi, se giovava al consumo interno, nuoceva alle esportazioni. Le continue oscillazioni sconsigliavano poi qualsiasi programma a lunga scadenza. Accresceva l'incertezza la tensione dei rapporti internazionali, manifestantesi particolarmente fra Francia e Germania a proposito delle riparazioni ai danni di guerra.

Per suo conto il Governo acuiva il disagio inasprendo la pressione tributaria. L'imposta complementare sui redditi superiori a 10 000 lire, istituita in via provvisoria nel 1918 e protratta per gli anni successivi, fu estesa al 1921 con aliquote raddoppiate. Fu inasprita l'imposta a carico dei dirigenti e degli amministratori delle società commerciali. Fu anticipato di un anno il versamento delle annualità dell'imposta patrimoniale, onde il carico ne risultò, pel 1921, raddoppiato. Furono raddoppiate le tasse di bollo sulla vendita degli oggetti di lusso. L'erario ne risentì limitato vantaggio. L'industria, che già si trovava in condizioni critiche, ne sofferse. L'amministrazione finanziaria, occupata per riscossione dei nuovi tributi, si trovò nella impossibilità di procedere agli accertamenti necessari per la applicazione della legge che riformava la base dell'imposta sul reddito. Fu giuocoforza rimandare tale applicazione al 1922.

4. — Frattanto cambiavano rapidamente le condizioni dello spirito pubblico. L'insuccesso clamoroso della invasione delle fabbriche, le notizie catastrofiche della Russia, sopratutto la tirannide esercitata dalle organizzazioni rosse in tutta l'Alta Italia e segnatamente nelle Romagne avevano creato nel paese un forte spirito di ribellione contro la sopraffazione socialista. Di essa furono esponenti i fasci di combattimento. Sorti in mezzo al popolo per la difesa dei valori spirituali creati dalla guerra e dalla vittoria, assunsero ben presto il carattere di tutela degli interessi immanenti della stirpe contro una follìa imbevuta di materialismo, corrotta dalla demagogia. Non rappresentarono, nel momento in cui sorsero, un partito politico. Raccolsero quanto di più puro vibrava nell'animo della nazione. Portarono la guerra civile. Ma la guerra civile era necessaria per ristabilire l'equilibrio delle forze.

Di tale mutata situazione volle approfittare il Capo del Governo, Giolitti,

per modificare la situazione parlamentare, quale risultava dalle infauste elezioni del 1919. La Camera fu sciolta, i comizi convocati pel maggio. L'opinione pubblica, sempre eccessiva, restò delusa nel vedere ritornare in Parlamento i popolari rinforzati, i socialisti leggermente diminuiti di numero. Effettivamente la nuova Camera differiva essenzialmente dalla precedente non tanto per la proporzione numerica dei partiti, quanto pel nuovo spirito da cui si mostrava animata. Dopo oltre venti anni si formò nel Parlamento italiano una forte destra, costituita dalla coalizione dei quattro gruppi dei conservatori, degli agrari, dei nazionalisti, dei fascisti. Chiaro indice del mutamento fu il caso del deputato Misiano cui fascisti e nazionalisti impedirono l'esercizio delle funzioni legislative. La condanna per diserzione lo fece poco dopo decadere dal mandato parlamentare.

È qualità intrinseca del Giolitti quella di navigare fra le opposte tendenze e gli opposti partiti. Uomo non volgare, ha retto per molti anni, alcune volte non infelicemente, il timone dello Stato virando successivamente ora a destra ora a sinistra. Come se tenesse in mano il polso della nazione, egli si accorge di ogni mutamento che avviene nello spirito pubblico. Un vero uomo di Stato guida le folle dove egli vuole; Giolitti le guida dove esse vogliono.

Il filosofo non si stupisce pertanto se lo stesso Giolitti, che aveva fatto le elezioni per combattere il partito socialista, volle che nel discorso della Corona fosse fatta menzione di una delle più utopistiche aspirazioni del socialismo, il controllo operaio sull'industria. Per pacare gli animi e far sgombrare pacificamente le officine invase egli aveva dovuto presentare nell'autunno precedente un progetto di legge che istituiva appunto questa nuova funzione sociale. I fatti avevano dimostrato rapidamente come essa fosse incompatibile colla tecnica della produzione. L'esercito dei controllori, armato delle sue cataste di carte e di statistiche non solo ostacola ogni progresso, ma impedisce ogni svolgimento della vita industriale. Colla chiusura della legislatura il progetto era automaticamente decaduto. Alle masse operaie, sempre aspiranti ad una mistica età dell'oro, Giolitti volle dimostrare che, nonostante la sconfitta parlamentare del partito socialista, egli manteneva l'impegno. L'atto aveva formalmente un elemento di generosità; sostanzialmente, sacrificava gli interessi del paese alla fortuna parlamentare di un uomo, che, deciso per allora ad abbandonare il potere, ancora vegeto, nonostante gli anni, voleva prepararsi il terreno per una eventuale futura collaborazione socialista.

5. — Il 9 giugno fu approvata per Decreto Reale la nuova tariffa doganale. Contro le tendenze ultraprotezioniste, che si esplicavano colla richiesta della tariffa autonoma, ed erano state appoggiate anche dalla *Commissione Reale per lo studio del regime economico doganale* fu mantenuto il sistema della tariffa generale, opportunamente modificabile con trattati di commercio. Ne va data lode al Ministro Alessio. La nuova tariffa segnò nondimeno una vittoria del protezionismo, in quanto, riproducendo i dazi indicati come minimi dalla Commissione Reale, sancì che ad essi dovessero applicarsi opportuni

moltiplicatori, detti coefficienti di maggiorazione. Si deve tener conto, fu detto, del mutato valore della moneta; e si dimenticava che già si imponeva di pagare in lire oro.

Ma una tariffa doganale è anche un'arme politica. Poichè la politica commerciale di tutti gli stati, compresa l'Inghilterra, si orientava decisamente verso il protezionismo, era forse in animo del Ministro di salvaguardare la posizione dei futuri negoziatori dei futuri trattati. La denuncia del trattato italo-francese, fatta pochi mesi dopo dalla Francia, sembrerebbe rinforzare tale interpretazione.

6. — In seguito ad un voto sopra la politica estera in cui il Ministero aveva avuto una esigua maggioranza, si dimise il Ministero di Giolitti e gli successe quello di Bonomi. È il Bonomi uomo di alto ingegno, di grande rettitudine, ma debole nel volere, inquinato dai sofismi del riformismo. Ministro ai lavori pubblici, alla guerra, al tesoro aveva fatto non cattiva prova. Ma molti dubitavano che il nuovo ufficio fosse superiore alle sue forze. Personalità non spiccata, come quella dei suoi immediati predecessori Giolitti e Nitti, il suo Ministero più che la forza di uomo esprimeva quella di una coalizione. Primeggiavano in questa i Ministri De Nava, Beneduce e Giuffrida, esperto e rigido finanziere il primo, acuto e riflessivo il secondo, noto il terzo per i nefasti della economia associata, uomo tuttavia di intemerata rettitudine, di indefessa energia, di grande generosità d'animo. Fra i rimanenti era il Corbino illustre per severi studi.

I primi atti economici del nuovo Ministero furono felici. Fu soppresso il Commissariato degli approvvigionamenti, furono aboliti i monopoli industriali, fu ordinato che le navi requisite venissero mano mano restituite agli armatori. Lentamente, attraverso incertezze ed oscillazioni, l'economia del paese si riassettava. Il disavanzo della bilancia commerciale, pur restando ingente, diminuiva. Cresceva purtroppo la disoccupazione, necessaria conseguenza della crisi economica, ormai maturata. Era inasprita per il fatto dei divieti posti dagli Stati Uniti d'America alla emigrazione transoceanica. Per assicurare l'ordine pubblico dovette il Governo abbondare in sussidi e sovvenzioni, con grave danno dell'erario e nocumento della economia del paese.

I cambi, che dopo la occupazione delle fabbriche erano andati crescendo durante tutto l'anno 1920, diminuirono sensibilmente nei primi mesi del 1921. Dal maggio in poi ripresero a crescere, per arrestarsi alla fine del 1921 al livello in cui erano nell'autunno del 1920. Ma nel frattempo i prezzi in oro erano notevolmente diminuiti sul mercato internazionale, sì che il potere d'acquisto all'estero della lira italiana ne risultò assai avvantaggiato. Meritato premio allo sforzo dei tre ministri che si successero al Tesoro nel corso dell'anno 1921, i quali, nonostante le difficoltà dell'erario, si rifiutarono ad ogni accrescimento della circolazione monetaria.

7. — Nonostante la provvida legge del pane, il bilancio presentava ancora un disavanzo che poteva valutarsi intorno ai cinque miliardi, cifra enorme,

se paragonata alle unità di misura uguali prima della guerra, lieve in relazione alla situazione maturatasi nei primi anni di pace. Al disavanzo di Cassa il Governo faceva fronte mediante l'emissione di buoni del Tesoro. A fine di ottobre essi ammontavano a circa 30 miliardi di lire. Il debito pubblico interno ammontava in complesso a 90 miliardi.

Urgeva consolidare il debito fluttuante, contenere le spese ordinarie o straordinarie, accrescere le entrate. Si opponeva al consolidamento il ricordo del sesto prestito nazionale, che, sottoscritto per la liquidazione degli oneri di guerra, era stato devoluto invece al pagamento delle spese ordinarie di bilancio ed anzi era stato causa di incremento di queste spese. Certamente lo Stato erasi liberato negli ultimi tempi dagli oneri più gravosi inerenti alla gestione dei cereali, dei cambi, della marina mercantile, dei monopoli industriali. Ma la riforma della burocrazia era lungi dall'essere un fatto compiuto: gl'impiegati dello Stato anzichè diminuire, crescevano di numero e continuamente si agitavano per ottenere aumenti di stipendi. I deputati, soprattutto socialisti e popolari, avevano bisogno di lavori pubblici, di sussidi, di sovvenzioni per le loro clientele elettorali. Restava poi il baratro aperto dal disavanzo dei pubblici servizi: le ferrovie, le poste, i telegrafi, i telefoni.

Nè era possibile sperare in un miglioramento delle entrate. Ad un inasprimento delle imposte sui consumi si opponevano i socialisti. Quanto alle imposte sui redditi, esse erano state negli ultimi tempi elevate in tal guisa, che un nuovo inasprimento avrebbe presumibilmente diminuito piuttosto che aumentato il gettito dei tributi. Ogni imposta diretta, qualunque sia la sua forma, è sempre un imposta pagata sulla ricchezza in formazione. Se le aliquote crescono, viene il momento che più non conviene produrre. Alcune delle imposte, poi, quali quelle sui sopraprofitti di guerra, dovevano necessariamente esaurirsi nel giro di pochissimi anni. Lungi dallo sperare in un incremento delle entrate vi era quindi fondato timore di una diminuzione. Sicchè la situazione della pubblica finanza, per quanto migliorata negli ultimi tempi, era sempre grave e pericolosa.

8. — Fu convocata nel novembre a Washinghton dagli Stati Uniti di America una conferenza internazionale per la limitazione degli armamenti navali. Grande fu la commozione degli astanti, rapidamente diffusasi in tutto il mondo, quando il presidente Hughes con linguaggio insolito nelle consuetudini della diplomazia propose di dare attuazione immediata agli scopi della conferenza. L'America si dichiarava pronta a distruggere trenta grandi corazzate, se l'Inghilterra ne avesse distrutte diciannove, il Giappone diciassette. Alla scomparsa di questi sessantasei giganti di guerra doveva accompagnarsi l'annullamento di ogni particolare trattato di alleanza. Il Presidente parlava lentamente, nominando ad una ad una le navi condannate; l'assemblea soggiogata come da una visione mistica sentiva il valore misterioso dell'attimo. I delegati dell'Inghilterra e del Giappone dichiararono aderire alla proposta americana. Il loro esempio fu seguito dalle altre delegazioni.

La situazione americana in relazione al problema degli armamenti navali era in realtà complicata. Trovatasi inaspettatamente per effetto della rovina europea al vertice della umana potenza, l'America aveva iniziato la costruzione della più grande flotta del mondo. Ma alla sua superiorità tecnica ed economica, che le consentiva battere facilmente nel campo degli armamenti ogni altra nazione, non rispondeva adeguata superiorità umana. Priva di tradizione marinara, non era essa in grado di equipaggiare le navi costruite. La coalizione anglo-giapponese restava in complesso invincibile. Di qui l'origine della proposta americana, arme di offesa e di difesa piuttosto che omaggio ad un principio mistico di carità e di fratellanza.

Apparve in prima luce alla conferenza quanto fossero cadute in basso, nella gerarchia dei rapporti internazionali, le potenze della vecchia Europa continentale. Nella configurazione di equilibrio che si prospettava erano al vertice l'Inghilterra e l'America con una forza di 5: seguiva il Giappone con una forza di 3; poi la Francia e l'Italia con una forza di 2. La Germania che pochi anni prima avrebbe occupato un posto altissimo non era nemmeno considerata. Apparve quanto sia rapida l'alterna vicenda degli umani casi; e ciò provò ancora una volta, contro gli scopi della Conferenza, quanto sia moralmente ingiusto, storicamente erroneo, politicamente infruttuoso ogni tentativo per rendere stabile ciò che per virtù sua è in perenne continuo divenire.

Nella formulazione pratica dell'accordo si manifestarono divergenze profonde. La conferenza protrasse a lungo i suoi lavori. Infine America, Inghilterra, Giappone finirono coll'accordarsi, impegnandosi reciprocamente a non fortificare le isole del Pacifico. Delimitarono la propria zona di influenza. Analogo patto avevano stipulato Romani e Cartaginesi, nel Mediterraneo, dopo la prima guerra punica, nel terzo secolo avanti Cristo.

9. — Era scoppiato poco prima lo scandalo delle cooperative. Da tempo si sussurrava di ingenti dilapidazioni del pubblico denaro, somministrato alle cooperative socialiste dall'indulgente complicità di massoni, di deputati e di ministri. La somma complessiva si faceva ascendere a più di un miliardo. Da esse le organizzazioni rosse avevano tratto larghi mezzi per procedere nel 1919 all'assalto dello stato borghese. Molti caporioni del socialismo facevano, mercè essa, vita da gran signori. Un uomo coraggioso ed acutissimo, Giovanni Preziosi, aveva raccolto le prove di tali dilapidazioni e le pubblicava nel *Giornale d'Italia* e nella Rivista *La Vita Italiana*. La opinione pubblica se ne commosse. Senatori e deputati interrogarono il Ministro del Lavoro, che rispose evasivamente, annunciando di aver ordinato una inchiesta amministrativa. Ma fu impressione generale che essa non poteva essere se non il primo passo verso la inchiesta parlamentare energicamente richiesta dai deputati di estrema destra.

10. — Ma il fatto che più impressionò l'opinione pubblica fu certamente la chiusura della Banca Italiana di Sconto.

Si era la Banca di Sconto enormemente sviluppata durante la guerra e ne aveva in gran parte finanziato le industrie. Per questo aveva immobilizzato i suoi depositi. Venuto l'armistizio, invece di procedere prudentemente alla smobilizzazione degli investimenti aveva seguitato ad immobilizzare, aiutando le industrie nella trasformazione dallo stato di guerra allo stato di pace. Nè si era tenuta immune da ardite e non sempre limpide speculazioni. Non vide la crisi economica o non ne valutò la portata. Si illuse sulla fiducia illimitata dei suoi depositanti. Solo aprì gli occhi, quando vide cadere la Ilva, pericolare la Ansaldo, società in cui era più largamente interessata. Allora corse, tardi, ai ripari. Da un Consorzio bancario ebbe un aiuto di seicento milioni, che ben presto si rivelò insufficiente. Giustamente le altre Banche respinsero una solidarietà che poteva risultare per tutte estremamente pericolosa. La Sconto dovette chiudere gli sportelli. Non fallì, perchè un decreto del Governo aveva un giorno prima riposto in vigore l'istituto della moratoria.

Il panico dei depositanti si propagò alle altre Banche, ma queste avevano preso precauzioni per far fronte ad ogni evento. La Sconto raccoglieva, del resto, meno che un venticinquesimo del risparmio italiano. I depositi in fretta ritirati ritornavano piano piano donde erano usciti. Si diressero con maggiore affluenza alle Casse di Risparmio. In parte furono investiti in Buoni del Tesoro, sì che il credito dello Stato ne provò, per questo verso, giovamento.

In complesso a fine del 1921 la situazione economica si presenta migliore di quella che era un anno prima. La fase acuta della crisi sociale è superata. Nonostante l'imperversare della crisi economica l'economia del paese si va riassettando. Ma la situazione è estremamente instabile: un passo falso potrebbe avere assai funeste conseguenze.

Napoli, R. Istituto Superiore di studi commerciali.

LUIGI AMOROSO.

Osservazioni intorno al regime attuale dei titoli privati

SOMMARIO: I. Premessa. — II. Alcune conseguenze delle recenti disposizioni di legge riguardanti i titoli privati: *a*) sulle quotazioni dei titoli: *b*) sulla capacità contributiva dei possessori di titoli: *c*) sui calcoli preventivi per gli investimenti in titoli: *d*) sui maggiori abusi nelle contrattazioni dei titoli: *e*) sulla distribuzione dei capitali nei vari investimenti. — III. Il regolamento 9 giugno 1921 sulla obbligatorietà della forma nominativa e le operazioni a termine. — IV. La lentezza di trasferimento dei titoli e i riporti. — V. L'obbligatorietà della forma nominativa e le Stanze di Compensazione. — VI. Lo scopo fiscale della nominatività obbligatoria. — VII. La riforma del regime dei titoli poteva essere applicata gradualmente. — VIII. Pregi fondamentali dei titoli al portatore e incapacità della forma nominativa a correggerne i supposti danni. — IX. Conclusione.

I. — Pubblicato il decreto 21 agosto 1921, n. 1235, che sospende la pubblicazione del regolamento sulla nominatività obbligatoria dei titoli, il regime della emissione e della circolazione dei titoli tornò ad essere sottoposto alla esclusiva disciplina delle disposizioni contenute nel codice di commercio, lasciando però i mercati finanziari turbati, tra l'altro, dal susseguirsi di disposizioni legali contradditorie, e inquieti per le incognite che si delineavano ancora nell'avvenire. Entro il breve periodo di undici mesi, prima fu pubblicata la legge 24 settembre 1920, n. 1297, che stabiliva il principio dell'obbligatorità della forma nominativa, poi il regolamento 9 giugno 1921 che applicava la legge, mitigandone però il preveduto rigore con norme agevolatrici dei trasferimenti dei titoli nominativi e, infine, il citato decreto di sospensione che rendeva lettera morta la legge. Negli spazi di tempo intercedenti fra queste tre disposizioni di legge, come pure attualmente, i mercati dei valori risentirono il duplice effetto del cambiamento delle disposizioni che prima vigevano e, non presentando le disposizioni nuove un carattere definitivo, dell'attesa di mutamenti legali successivi.

Se si riflette intorno al significato dell'accennato decreto di sospensione, esso può venire attribuito o ad un atto di resipiscenza del legislatore nei riguardi della nominatività obbligatoria, o semplicemente alla riconosciuta opportunità di modificare il regolamento, il quale conteneva norme in parte radicalmente innovatrici della circolazione dei titoli nominativi, come la girata, e in parte creatrici di nuovi istituti, come il vaglia titoli. Tali norme risultarono così importanti da attenuare alcune delle più esiziali manchevolezze che finora erano state ritenute indissolubilmente inerenti al sistema della forma nominativa. Sia nell'uno, sia nell'altro caso, si dimostrò la discontinuità che non trova giustificazioni, se si considera ch'essa riguarda la regolamentazione d'un fenomeno d'ordine economico, le cui basi e il cui carattere essenziale permangono immutati da tempo, ma che si spiega riflettendo che ha avuto un movente ed una finalità segnatamente politici e in parte fiscali.

Questa situazione risolleva l'annoso problema dell'adozione dei titoli nominativi, o al portatore, oppure di entrambe le forme. Ora il giudizio risultante dall'esame dell'aspetto economico del problema, è favorevole, come si vedrà in seguito, alla permanenza delle due forme consacrate nel codice di commercio, ma può non sembrare sufficiente a patrocinare senz'altro l'abrogazione della legge, perchè non tiene conto di quei fattori politici ch'ebbero preminente influenza sulle decisioni del legislatore.

Il periodo che seguì al termine della guerra, fu caratterizzato dall'acuirsi dei contrasti di classe, e la legislazione economica, lungi dall'uniformarsi ai principî dell'utilità collettiva, obbedì spesso ad imperativi politici mossi da ragioni di classe. Ma non perciò diminuiscono, anzi acquistano valore, i giudizi sul problema desunti da un punto di vista economico, giacchè tendono a stimolare il legislatore a riacquistare il potere e la volontà di regolare, ove occorra, i duraturi interessi economici del paese, non subordinatamente al variare delle contingenze politiche.

All'infuori di un rapido esame complessivo del problema, la presente sommaria indagine, valendosi anche dell'osservazione diretta esercitata su mercati di valori, tende a rilevare alcuni danni prodotti dalla recente emanazione e applicazione di contraddittorie disposizioni di legge, danni che dovrebbero persuadere il legislatore a disciplinare stabilmente la circolazione dei titoli, così che non manchino alle attività operanti nei mercati finanziari norme durevoli per la sicurezza dei loro rapporti. Se poi il legislatore deciderà di porre in essere forme e procedimenti legali nuovi, potrà trovare segnatamente nei rilievi desunti in base a osservazioni dirette, qualche utile elemento, specie in ordine alle condizioni di tempo che dovrebbero regolarne l'applicazione, e al funzionamento di alcune istituzioni, come le Stanze di Compensazione, connesse ai mercati dei valori.

II. — I cambiamenti avvenuti nella legislazione sui titoli, dal settembre 1920, rappresentarono un caso che, tra quelli del genere, emerge per l'ampiezza delle sue dannose ripercussioni che, con immediatezza di effetti, dal campo finanziario si propagarono anzitutto agli organi principali della produzione, quali le società anonime; per la rapidità della successione delle opposte disposizioni di legge, e perchè riguardano la regolamentazione di operazioni la cui scadenza, come i riporti e le altre operazioni a termine, avviene dopo il decorso di un determinato tempo dalla contrattazione, e avevano quindi il loro inizio sotto determinate disposizioni legali, e il loro compimento sotto disposizioni legali diverse.

a) Il più immediato effetto delle disposizioni accennate si manifestò nelle quotazioni dei titoli, promovendone rialzi e ribassi a seconda che le disposizioni stesse risultavano favorevoli o dannose ai risparmiatori. La legge 24 settembre 1920 produsse una depressione delle quotazioni dei titoli, che si manifestò fino dal primo annunzio della sua emanazione; il regolamento 9 giugno 1921 influì sfavorevolmente sulle quotazioni del maggio, del giugno e del luglio, e il decreto di sospensione del regolamento spinse al rialzo le quotazioni, con moto progressivo, durante il mese di settembre e successivamente. Le oscillazioni furono determinate anche dal concorso di altre cause concomitanti, di importanza però trascurabile di fronte a quella ora accennata, e che non è qui il caso di analizzare. Sono riassunte nel prospetto alla pagina seguente le oscillazioni in parola (1).

Le cause della depressione dei titoli si possono distinguere e compendiare nei seguenti termini :

A) eliminazione dei titoli al portatore da effettuarsi entro un semestre;

B) maggiore aleatorietà degli investimenti per il susseguirsi di contrastanti disposizioni di legge.

La prima causa agì nei due primi periodi e solo parzialmente, perchè se non fosse stata interrotta dal decreto di sospensione, avrebbe manifestato la sua piena efficienza nell'intero corso del semestre e dopo, fino a che, per l'esistenza di soli titoli nominativi sui mercati finanziari, si fosse raggiunto un nuovo equilibrio nelle quotazioni. La sua eliminazione, mentre rimanevano pressochè immutate le altre condizioni dei mercati, produsse il rialzo dal settembre in poi.

La seconda causa che in proporzioni varie è comune dall'inizio della guerra ad altri campi dell'attività economica agì in tutti tre i periodi e tuttora persiste. Cesserà allorchè la legge 24 settembre 1920 verrà applicata o abrogata, e il relativo provvedimento sarà ritenuto definitivo dai risparmiatori.

(1) Le medie sono state calcolate in base alle quotazioni ufficiali della Borsa di Genova.

TITOLI	Media dei prezzi di chiusura 1-12 Agosto 1920	Media dei prezzi di chiusura 15-30 Ott. 1920	Differenza	Media dei prezzi di chiusura 1-15 Maggio 1921	Media dei prezzi di chiusura 15-30 Luglio 1921	Differenza	Media dei prezzi di chiusura 1-6 Agosto 1921	Media dei prezzi di chiusura 15-31 Ott. 1921	Differenza
B. Commerciale	963	1003	+ 40	1003	831	— 172	824	964	+ 140
B. Sconto	552	551	— 1	573	540	— 33	540	563	+ 23
B. Roma	109	109	—	111	110	— 1	111	113	+ 2
Meridionali	430	326	— 104	271	283	+ 12	283	334	+ 51
Mediterranee	178	144	— 34	136	134	— 2	134	155	+ 21
Rubattino	672	957	+ 285	516	481	— 35	476	548	+ 72
Eridania	329	279	— 50	265	263	— 2	272	324	+ 52
Raff. L. L.	333	293	— 40	314	303	— 11	303	354	+ 51
Industria	310	297	— 13	336	303	— 33	302	338	+ 36
Terni	763	558	— 205	541	472	— 69	488	536	+ 48
Ansaldo	164	108	— 56	139	95	— 44	92	121	+ 29
Ilva	143	99	— 44	41	29	— 12	30	32	+ 2
Elba	215	135	— 80	61	43	— 18	45	73	+ 28
Molini	245	219	— 26	254	252	— 2	265	255	— 10
Marconi	235	290	+ 55	201	177	— 24	174	161	— 13
Fiat	274	189	— 85	165	142	— 23	136	184	+ 48

b) Esaminati anzitutto i ribassi in rapporto alla loro entità, è da osservare che i provvedimenti, i quali miravano anche ad uno scopo fiscale, fecero precipitare alcune quotazioni in modo da creare situazioni finanziarie insostenibili agli effetti specialmente dell'imposta sul patrimonio. Anche nel caso dei ribassi meno forti, si verificò una diminuzione di capacità contributiva da parte dei contribuenti ai quali si voleva imporre un maggior onere fiscale. Se si considera che il ribasso delle quotazioni sarebbe stato presumibilmente ben maggiore dopo che l'obbligatorietà della forma nominativa, decorso il semestre contemplato dal regolamento, avesse avuto intera applicazione, se ne deduce che il provvedimento, provocando una forte contrazione della stessa materia imponibile, avrebbe, contro ogni canone sulle tassazioni, colpito il contribuente in duplice maniera, mediante l'imposta e la diminuzione di valore delle azioni, danneggiando così, in ultima analisi, l'Erario.

c) È poi da rilevare che le accennate oscillazioni, prevalentemente determinate dalla emanazione dei diversi ordinamenti legali dei titoli resero più complessi i calcoli dei compratori di titoli, abituati a fondare le loro decisioni sull'apprezzamento dei dividendi attesi dalle società e sul valore commerciale che i titoli avrebbero presentato successivamente nel caso della loro vendita. Gli scarti dai prezzi normali dei titoli vengono generalmente previsti in relazione o a un mutamento del saggio di interesse, il che produce ripercussioni nei vari investimenti del capitale e fa sorgere la convenienza di spostamenti dall'uno all'altro impiego, oppure in relazione a un cambiamento del reddito delle imprese emittenti, o del rischio attribuito ai singoli investimenti. Ora a queste cause di variazioni del prezzo dei titoli, che spesso si manifestano attraverso il mutamento graduale di condizioni rilevabili oggettivamente, si aggiunse quella dipendente dall'emanazione di disposizioni di legge in contrasto le une con le altre, causa questa la cui esplicazione sfugge ad ogni calcolo preventivo. In tal modo i normali giudizi di convenienza circa gli investimenti in titoli incontrarono difficoltà le quali concorsero assieme alla decretata sospensione delle facoltà che erano inerenti alla forma al portatore, a determinare la rarefazione della domanda, che fu lamentata nei mercati dei valori nei periodi da noi considerati.

d) Accenniamo ora un altro effetto della situazione in esame, che contribuì a turbare i mercati e a diradare i compratori.

La speculazione nei mercati dei valori, di cui parleremo in seguito, ha una funzione prevalentemente utile, in quanto che basandosi sulle previsioni del futuro tende a rendere più graduali le oscillazioni delle quotazioni, e consente una forma di assicurazione. Senonchè non può essere negato il pericolo di facili abusi da parte di speculaturi che mirano a ingenerare nei risparmiatori apprezzamenti volutamente erronei dei titoli. Ora questo pericolo, meno rilevabile in tempi normali, cresce nei periodi in cui più incerto appare il fondamento delle previsioni, e quindi tanto maggior campo di spiegarsi ebbe da un anno in qua, mentre l'estrema instabilità dei mercati finanziari, dominati da tante alee, fu esasperata dalle alee nuove delle modificazioni legislative che alteravano all'improvviso gli stessi termini delle contrattazioni, cosicchè la base normale delle previsioni per le contrattazioni future veniva sconvolta. Uno dei riflessi dell'accresciuta inquietudine dei mercati finanziari, e di un più largo esercizio della speculazione, che poteva quindi più facilmente condurre ad abusi, è dato dall'aumento dello scarto fra i prezzi massimi e i prezzi minimi accertati durante il mercato, relativamente ai periodi esaminati, come risulta dal prospetto che segue. Il periodo dal 1º al 12 agosto 1920, durante il quale non vi fu nessun accenno a modificazioni di legge sui titoli, è stato assunto quale termine di approssimativo confronto; gli altri periodi coincidono con l'emanazione delle disposizioni legali surricordate.

TITOLI	Differenza media fra i prezzi massimi e minimi			
	dal 1º al 12 agosto 1920	dal 24 sett. al 15 ottobre 1920	dal 6 al 16 giugno 1921	dal 21 luglio al 10 agosto 1921
B. Commerciale	4	10	4	8
B. Sconto	2	2	2	2
B. Roma	—	—	1	—
Meridionali	3	3	2	3
Mediterranee	1	2	—	2
Rubattino	6	11	8	6
Eridania	3	6	7	7
Raff. L. L	4	6	7	4
Industria	1	5	9	1
Terni	2	16	11	16
Ansaldo	1	4	2	5
Ilva	1	1	1	1
Elba	2	3	2	3
Molini	1	1	—	3
Marconi	2	2	2	6
Fiat	3	7	3	4

e) Nè è da trascurare un altro effetto delle mutazioni del regime dei titoli. É noto che quando gli investimenti dei capitali si rivelano insufficienti o eccessivi nelle singole imprese azionarie, le quotazioni dei titoli variano in modo da produrre una diversa distribuzione dei capitali, che ricostituisce l'equilibrio nel saggio di interesse. Questa funzione del mutamento delle quotazioni si manifestò generalmente pronta nei mercati dei titoli appunto perchè le variazioni dei valori corrispondevano alla mutata situazione delle imprese ed i risparmiatori potevano valutare tali cambiamenti. Ora che le dette variazioni sono in buona parte promosse da disposizioni di legge, è ostacolata ai risparmiatori la valutazione della corrispondenza tra le oscillazioni dei valori, e la situazione economica delle industrie, e permane uno stato di disquilibrio nel saggio di interesse nelle varie aziende, con danno particolare delle società per azioni, che sono le uniche imprese su cui si rifletta direttamente l'influenza degli accennati provvedimenti legali.

III. — L'applicazione del regolamento sulla obbligatoria nominatività il quale consentiva per un semestre la circolazione dei titoli al portatore, e lasciava quindi temporaneamente immutate tutte le varie condizioni e facoltà fino allora vigenti per le negoziazioni

dei titoli, produsse un ribasso dei valori, ma permise che le operazioni finanziarie in corso si svolgessero e completassero, agli effetti del carattere e delle qualità del titolo, secondo le previsioni degli operatori. Decretata però la sospensione del regolamento, le operazioni a termine stipulate e non concluse, che avevano per oggetto titoli nominativi, non diedero il risultato atteso dagli operatori, in quanto che il contratto era stato stipulato allorchè il titolo godeva, assieme ad altri, la facoltà del trasferimento mediante girata, mentre al momento della consegna il titolo era privo di tale facoltà. Per il venditore il provvedimento poteva essere indifferente, per il compratore arrecava il danno conseguente alla menomazione delle qualità godute dall'oggetto contrattato, il che poteva determinare il fallimento dell'operazione. Nell'agosto decorso furono compiute, infatti, operazioni di riporto su titoli nominativi perchè il riportatore aveva fiducia di ritirare titoli muniti della facoltà del trasferimento successivo mediante la girata, il che non si verificò in conseguenza della sospensione del regolamento.

IV. — La lentezza di trasferimento di titoli, qualora fossero tutti nominativi, renderebbe più difficile l'esecuzione dei riporti, specie se si considera che il numero di questi stipulati con il breve termine di una giornata va crescendo, e costituisce sovente il mezzo di cui si giovano gli istituti di credito per procacciarsi momentaneamente una più larga disponibilità di danaro. Data la possibilità del rapido compimento di tali operazioni, anche su titoli privati, le banche alleggeriscono vieppiù le giacenze di numerario, con notevole loro vantaggio e, in conseguenza, del commercio e delle industrie.

Anche a prescindere dai riporti giornalieri, la prontezza del trasferimento dei titoli è da ritenersi una tra le più importanti condizioni per l'uso esteso dei riporti, con termini di scadenza più lontani. Al fine di porre in rilievo il danno che risulterebbe dalla contrazione dei riporti, dovuta all'imposizione legale della nominatività, osserviamo che la funzione del riporto, secondo il nostro avviso, appare utile, oltrechè nel caso anzidetto, anche perchè rende possibile una nuova forma di specificazione delle attività finanziarie, conforme alle condizioni dell'attuale funzionamento dei mercati dei valori, e giova a coordinare le operazioni dei capitalisti e degli speculatori. Oltre a ciò il riporto favorisce l'emissione di nuovi titoli per parte degli istituti di credito (1).

L'obbligatorietà della forma nominativa costituirebbe una difficoltà per i riporti, sia giornalieri, sia a più lunga scadenza, e ciò tanto in conseguenza della maggiore lentezza di trasferimento dei titoli, quanto per effetto della restrizione del capitale offerto a riporto. Questa restrizione viene prevista perchè è notorio negli ambienti finanziarî come gran parte del capitale destinato ai riporti mensili provenga da capitalisti dotati di mediocri mezzi, che pongono tutte le cure per eludere il fisco. Una parte del capitale offerto a riporto cercherebbe altri impieghi in cui più agevole riuscisse la evasione dall'imposta, e l'altra conserverebbe tale destinazione, trovando un compenso ai nuovi oneri fiscali nel tasso di riporto aumentato nel frattempo. Senonchè è da notare che il regolamento 9 giugno 1921 sulla nominatività obbligatoria, attenua le difficoltà assegnate, consentendo la emissione di appositi vaglia in luogo dei titoli che vengono depositati presso una banca, vaglia che restano in vigore per tre mesi ed hanno facoltà di circolare mediante girata, cosicchè su di essi potrebbero venir compiute le operazioni di riporto.

V. L'organizzazione delle Stanze di compensazione si è finora imperniata sull'esclusivo movimento dei titoli al portatore che vengono consegnati e ritirati dagli associati. Dato che la quasi totalità dei titoli negoziati nelle Borse sono al portatore, l'attuale organizzazione delle Stanze ha consentito che la loro funzione venisse assolta egregiamente con una notevole economia nei mezzi di scambio.

---

(1) Su questo argomento cfr. le indagini dell'Arias, *Principi di Economia Commerciale*, da pag. 309 in poi, circa l'importanza dellefunzioni del riporto nel mercato dei valori.

I titoli nominativi che, vigendo le disposizioni del Codice di Commercio esigono lunghe formalità per il trasferimento, non potevano trovare neppure possibilità di accoglimento dalle Stanze, per non intralciare le operazioni di liquidazione e specialmente quelle della fine del mese, in cui si compensano enormi partite di titoli negoziati a termine. Il regolamento 9 giugno 1921 che consente il trasferimento dei titoli nominativi mediante la girata, stabilisce anche, opportunamente, le modalità per agevolare alle Stanze le operazioni di liquidazione in base ai titoli stessi. L'art. 28 del citato regolamento dice che gli associati alle Stanze di compensazione possono girare i propri titoli al Direttore della Stanza con la formula « al Direttore della Stanza di compensazione di . . . . (da indicarsi dal girante) e per lui al signor . . . . (da indicarsi dal Direttore della Stanza) ». La girata deve essere completata entro cinque giorni dal Direttore della Stanza e sotto la sua responsabilità. Questa agevolezza semplifica parte dell'attività amministrativa della Stanza, ma ciò non pertanto è certo che se il movimento delle Stanze fosse composto in prevalenza di titoli nominativi anche aventi le facoltà di cui parla il regolamento 9 giugno 1921, esse coi loro attuali congegni e servizi predisposti per l'esclusivo movimento dei titoli al portatore, non avrebbero potuto assolvere la loro funzione economica, che deve esplicarsi in rapido giro di tempo. Ciò risulta dalla valutazione della maggiore opera che avrebbero imposto alle Stanze le seguenti nuove attribuzioni, di indole più varia delle precedenti e involgenti un grado più alto di responsabilità.

a) Controllo circa la regolarità formale del titolo, operazione semplice se compiuta su di un titolo al portatore, ma richiedente una ben diversa diligenza e impiego di tempo se compiuta su di un titolo nominativo;

b) assegnazione dei titoli, mediante la suddivisione delle operazioni in due fasi, provvedendo nella prima alla determinazione dei singoli associati a cui effettuare la girata, e nella seconda alla compilazione delle girate;

c) registrazioni prescritte dal regolamento citato relativamente alle operazioni compiute.

Queste difficoltà si sarebbero verificate nel caso della totale sostituzione dei titoli nominativi ai titoli al portatore, il che, secondo le disposizioni del regolamento, avrebbe avuto luogo dopo il decorso di un semestre. Nel frattempo l'organizzazione delle Stanze avrebbe potuto trasformarsi in relazione alle loro modificate attribuzioni, ma è dubbio se gli organismi così ampliati e resi più complessi avrebbero mantenuta l'utilità della loro funzione. Questa non consiste solo nella capacità di realizzare una qualunque economia nei mezzi di scambio, bensì di eseguire la compensazione fra determinate quantità di debiti e di crediti entro il breve periodo di un giorno, dato che questa prontezza delle liquidazioni di enormi partite di titoli è elemento essenziale delle operazioni compiute attraverso le Stanze.

Senonchè nei due mesi in cui fu in vigore il regolamento, durante i quali solo rari titoli nominativi furono presentati alle Stanze, mentre permaneva l'afflusso della gran massa di titoli al portatore, si manifestò l'inconveniente, che apparve insuperabile, derivante dall'assegnazione dei titoli nominativi, i quali venivano respinti dagli associati, ognuno dei quali attendeva di ritirare titoli al portatore. La assegnazione dei titoli, fatta dalle Stanze sotto il regime legislativo antecedente, rappresentava un'operazione semplice, in quanto che ogni titolo della stessa specie, al portatore e formalmente regolare, presentava il carattere della fungibilità. L'operazione doveva invece presentare difficoltà insuperabili qualora l'assegnazione avesse avuto per oggetto titoli al portatore e titoli nominativi. Iniziatasi la presentazione dei titoli nominativi, le Stanze dovevano essere guidate da una norma uniforme per le assegnazioni, al fine di non seguire un procedimento arbitrario, al quale gli associati, — come avvenne — si sarebbero opposti. Per tali ragioni vi furono Stanze che rifiutarono l'accettazione di titoli nominativi alla liquidazione dell'agosto decorso, rendendo la liquidazione stessa più laboriosa e ostacolando la domanda di titoli nominativi.

Questi rilievi hanno però un'importanza limitata alla fase attuale del regime dei titoli mentre dalle osservazioni precedenti emerge che l'obbligatorietà della forma nominativa impedirebbe il funzionamento delle Stanze di compensazione, dato il loro attuale ordinamento.

VI. Rimane da vagliare lo scopo fiscale addotto a giustificazione della definitiva adozione della nominatività obbligatoria. A questo riguardo è da distinguere l'efficienza fiscale del provvedimento dalla sua attitudine a dimostrare che le leggi non consentono agli abbienti di occultare i loro beni (1). Non ci soffermiamo su questo secondo punto che è stato formulato per ragioni di ordine politico; solo osserviamo che esistono provvedimenti fiscali, e alcuni, — come quello dell'imposta speciale del 15 % sui dividendi e il maggior aggravio della tassa di circolazione, — sono già in atto, i quali incidono i possessori di titoli al portatore.

Per evitare evasioni di valori mobiliari ai tributi sul patrimonio, sul reddito e sulle successioni, nulla vieta che venga adottata una forma di tassazione che surroghi tali contributi, da esigersi presso le Società con rivalsa a carico degli azionisti e che si adegui nella sua misura ai gravami imposti ai titoli nominativi. Si potrebbe solo osservare che mediante queste tassazioni, al fisco non riuscirebbe possibile di applicare il criterio della progressività. Ad ogni modo seguendo questo procedimento tributario si perverrebbe agevolmente a una soluzione del problema con risultati fiscali sicuri (2).

Quanto all'efficienza fiscale del provvedimento è da ricordare che esso fu promosso per applicare l'obbligatorietà nominativa a tutti i titoli pubblici e privati, — come ebbe a dichiarare il Presidente del Consiglio all'inizio della discussione sull'argomento, — al fine di permettere all'erario di colpire 70 miliardi all'incirca di valori mobiliari, che si credeva evadessero l'imposta. Esclusi i titoli pubblici dal provvedimento, lo scopo fiscale di questo, — considerato sotto il duplice riguardo dell'efficienza e dell'eguaglianza tributaria, — poteva giudicarsi fallito. Comunque il provvedimenlo poteva mirare ad assicurare ai tributi sul patrimonio, sul reddito e sulle successioni un valore nominale complessivo di titoli privati al portatore che, valutato intorno ai 15 miliardi prima delle modifiche di legge sui titoli, oggi è ritenuto già ridotto alla metà. Per calcolare se e quali vantaggi fiscali sono da attribuire all'obbligatoria nominatività, limitata ai titoli privati, occorrerebbe stabilire un bilancio tenendo conto, dalla parte passiva, della cessazione dell'imposta speciale del 15 % sui dividendi e di altre minori imposte attualmente pagate dai titoli al portatore e che si ritiene ammontino a circa 100 milioni annui di lire; della diminuzione, valutata in rapporto a questi e ad altri tributi, della capacità contributiva dei possessori di titoli al portatore ridotti di valore per effetto della pubblicazione e dell'applicazione della legge, diminuzione che sfugge a valutazioni concrete, e di tutti gli altri indiretti effetti della soppressione dei titoli al portatore, effetti che danneggiando gli organismi produttivi, si risolverebbero in danno anche dell'Erario. Alla valutazione della diminuzione di entrate dovrebb'essere contrapposto l'elemento positivo del bilancio, consistente nell'aumento di tributi dovuto all'applicazione dell'obbligatorietà, aumento la cui previsione doveva determinarsi tenendo conto delle evasioni che accompagnavano anche le tassazioni di titoli no-

---

(1) La distinzione può sembrare superflua a chi considera il provvedimento solo come un mezzo per scoprire una nuova materia imponibile, ritenuta erroneamente libera da ogni tributo. Essa è invece istituita, considerato che il provvedimento potrebbe trovare una giustificazione qualora i suoi risultati fiscali fossero ritenuti compensatori dei danni economici e finanziari prodotti.

(2) Data l'importanza attuale della questione, ricordiamo che nella *Rivista delle Società commerciali* (30 settembre 1916, pag. 635 e successive) EINAUDI, dopo avere affermato che tra tutti i contribuenti il migliore è la società per azioni, illustra ampiamente la possibilità di adottare la parità assoluta di trattamento fiscale per le due specie di titoli, nominativi e al portatore. A motivo di esemplificazione accenna alla istituzione di una imposta annua di surrogazione sul capitale valore delle azioni, obbligazioni ed altri titoli immobiliari, distinta in: imposta di negoziazione, imposta di successione, imposta sul reddito personale. L'applicazione di ognuna di queste tre imposte surrogatorie verrebbe fatta con aliquote diverse, la prima da esigersi su tutti i titoli, la seconda e la terza solo sui titoli al portatore. La misura delle tre aliquote dovrebbe essere stabilita in guisa da realizzare la eguaglianza del carico tributario delle due specie di titoli.

minativi. Nè qui il compito sarebbe stato esaurito, mancando, tra l'altro, l'apprezzamento delle conversioni di titoli al portatore in titoli nominativi che avrebbero continuato a verificarsi in seguito, quale effetto dell'imposta del 15 % sui dividendi.

L'importanza degli elementi passivi rispetto a quelli attivi che influiscono sull'efficacia fiscale del provvedimento — e della cui difficoltà di determinazione abbiamo fatto un rapido cenno per la diffusa tendenza a considerare senz'altro la nominatività fonte di cospicue entrate, — rafforza l'avviso che non si debba sopprimere il titolo al portatore, perchè riesce difficile assoggettarlo alle imposte di successione, sul patrimonio, e sul reddito, e induce ad affermare la convenienza di adottare un'imposta surrogatoria di quelle ora indicate, e che si adatti alla forma al portatore. Per risultare conveniente al fisco, sarebbe sufficiente che l'imposta surrogatoria producesse un gettito uguale a quello dell'imposta applicata ai titoli convertiti nella forma nominativa, diminuito del gettito che verrebbe a mancare per l'azione degli elementi passivi innanzi accennati.

Ove l'imposta surrogatoria non venga applicata, resta da vagliare il presumibile gettito fiscale dei provvedimenti in esame, che appare quanto mai limitato, per le osservazioni fatte, in rapporto alla sua previsione al momento in cui gli stessi provvedimenti vennero annunziati al Parlamento. Comunque, l'entità così ridotta del gettito, considerata dal punto di vista degli interessi economici del paese, dovrebbe rappresentare un compenso al costo derivato dalla soppressione dei titoli al portatore, ciò che, secondo il nostro avvisa, non è (1).

VII. Premettiamo che, allorquando si esperimentano radicali riforme di istituti giuridici, il metodo più conveniente da adottare è quello, ove sia possibile, dell'applicazione graduale delle nuove norme. Si temperano così attriti e contrasti e si crea più facile l'adattamento tra le forme del diritto e i soggetti a cui esso si estende.

Per mettere in relazione queste osservazioni con il vigente regime legale dei titoli, è da rilevare che gli scopi principali a cui mirava il regolamento 9 giugno 1921, erano due: tradurre in atto il principio dell'obbligatorietà della forma nominativa, sancito nella legge, e disciplinare i trasferimenti di proprietà delle azioni nominative con nuove forme improntate alla massima speditezza consentita dal loro carattere. Venne perciò felicemente applicato ai titoli nominativi l'istituto della girata. Ora, in una prima fase, che avrebbe potuto essere considerata di preordinazione del regime dell'obbligatorietà, il legislatore poteva consentire ai risparmiatori, pur continuando a usare i titoli al portatore, di esperimentare su larga scala le nuove facoltà accordate ai titoli nominativi, e di dedicare opportuni accorgimenti per creare i mezzi e gli organi tecnici più adatti all'espansione dei titoli nominativi, che, ove il legislatore, dopo la fase accennata, avesse persistito nel suo divisamento, avrebbero in un periodo successivo da soli dominato i mercati finanziari.

Questo procedimento sarebbe stato utile nel primo periodo in quanto che, fermi rimanendo tutti i modi di investimento consentiti nel passato ai risparmiatori, veniva migliorata la facoltà della loro libera scelta, con l'istituzione della girata ai titoli nominativi. Poteva inoltre giovare nei confronti del periodo successivo, rallentando le inevitabili resistenze e gli attriti del nuovo meccanismo finanziario, ove le nuove disposizioni sui trasferimenti delle azioni nominative, opportunamente adattate agli usi e alle forme dell'attività finanziaria, avessero rappresentato un temperamento, per quanto limitato, pure apprezzabile, alla soppressione della forma al portatore.

È poi da considerare che, a prescindere dalla obbligatorietà della conversione, imposta per legge, il legislatore aveva indirettamente promosso la trasformazione in nominative di azioni al portatore mediante l'applicazione del tributo del 15 % sui dividendi. Era quindi da attendersi che la intensificata circolazione dei titoli nominativi venisse regolata da più agili modalità e con disposizioni speciali.

---

(1) Il compenso anzidetto viene limitato al rapporto fra l'efficienza fiscale e il costo economico complessivo del provvedimento, perchè ad esso non si attribuiscono vantaggi economici meritevoli di rilievo.

VIII. L'obbligatorietà della forma nominativa gioverebbe, secondo alcuni, a sopprimere i difetti e gli inconvenienti attribuiti ai titoli al portatore, specie riguardo al funzionamento delle società anonime e alla speculazione esercitata nelle Borse. Costoro o non considerano affatto l'utilità della funzione dei titoli al portatore, o la ritengono trascurabile di fronte ai danni che arreca (1). Siccome tali atteggiamenti e giudizi hanno contribuito all'adozione del nuovo regime sui titoli, così stimiamo opportuno rilevare in brevi tratti che, non solo secondo i risultati di indagini condotte, da tempo, metodicamente, ma anche in base ai dati di recenti osservazioni, compiute in mercati di valori, i titoli al portatore rispondono alle più frequenti esigenze dei risparmiatori, i quali, all'infuori dell'intendimento di sfuggire ad un accertamento fiscale, scelgono questa forma di investimento per la speditezza delle contrattazioni, per la sicurezza di non dare pubblicità agli affari propri, e perchè non hanno il proposito di partecipare in modo attivo e cosciente allo svolgimento degli affari sociali. La struttura e la dinamica dei mercati dei valori sono intimamente connesse alla condizione della pronta negoziabilità di cui godono i titoli al portatore, condizione che consente ai risparmiatori di compiere tempestivamente l'una o l'altra delle operazioni, a contanti, a termine, di riporti, ecc. che meglio convenga alla loro attività e ai loro piani finanziari e renda possibile di usufruire delle congiunture favorevoli del mercato, e di sfuggire quelle contrarie.

I mercati dei valori nella loro attuale organizzazione, sono caratterizzati dalla intensa continuità delle oscillazioni, piccole o ampie, che mutano ininterrottamente le congiunture, e il titolo al portatore è il fulcro al quale il mercato si appoggia per il suo movimento. La sostituzione di questo titolo con un altro meno agile nelle contrattazioni, oltrechè perturbare a fondo i mercati al momento della sua applicazione, rallenterebbe e intralcerebbe la parte più cospicua delle operazioni finanziarie e toglierebbe alle società per azioni il mezzo fondamentale per il loro finanziamento.

Ove i risparmiatori rimanessero privi di questa forma di investimento, dovrebbero ricorrere ad altre meno preferite, ossia alle azioni nominative, o a quegli altri impieghi, anche all'infuori del campo industriale, come i titoli pubblici al portatore, ecc. che fossero ritenuti più convenienti. Comunque è certo che si verificherebbe un aumento del costo di produzione industriale, specie per il minore apprezzamento attribuito dai risparmiatori alle forme superstiti di investimento di capitale nelle società anonime, e perchè la limitazione della facoltà di scelta per i nuovi impieghi non mancherebbe di ripercuotere la sua dannosa influenza anche sulla formazione dei risparmi destinati agli investimenti produttivi. È noto infatti che i risparmi, a parità di altre condizioni, si espandono o si contraggono in relazione alle attrattive degli impieghi, e di fronte alla riduzione del risparmio ed alla sua deviazione dalle industrie, le società anonime, per raccogliere i mezzi finanziari occorrenti dovrebbero aumentare il tasso di interesse o di quell'altra forma di compenso, che verrebbe all'uopo adottata. Nella realtà, le imprese affidano gli incarichi della provvista dei capitali a gruppi finanziari, che acquistano i titoli per collocarli successivamente presso i privati risparmiatori; ma, per quanto le imprese emittenti sappiano promuovere la più viva concorrenza tra i banchieri, per l'assegnazione dell'incarico a chi è in grado di offrire le condizioni più convenienti, e per quanto il banchiere o il sindacato finanziario scelti per la raccolta dei capitali usufruiscano della loro situazione di monopolio per realizzare, mediante discriminazione di prezzi, il massimo guadagno nel collocamento dei titoli, pure il deprezzamento di questi da parte dei risparmiatori, determinando un aggravamento delle condizioni poste dai banchieri per provvedere i capitali alle imprese, si risolverebbe in un aumento del costo della produzione industriale.

---

(1) Fra tali autori ricordiamo il VIVANTE, il quale, dopo avere sostenuto da tempo che l'obbligatorietà della forma nominativa è il solo mezzo efficace per rendere effettiva la responsabilità degli amministratori e per esercitare un controllo sul carattere nazionale del capitale conferito nelle anonime, (cfr. *Revue Financière et Economique d'Italie*, 1913, n. 2; e *Nuova Antologia*, 1º settembre 1916), ci risulta essere tra i più insistenti e autorevoli propugnatori delle ultime disposizioni di legge sui titoli.

Ora, gli accennati effetti della piena applicazione della riforma in esame sarebbero stati gravi in un periodo economico normale, ma ben più perniciosi appaiono nel periodo attuale, travagliato da una crisi economica di incalcolabile profondità. A conforto di questa affermazione limitiamoci a rilevare un effetto, tra quelli del genere indicato, che in un periodo normale sarebbe stato insignificante. Osserviamo pertanto che l'avviamento verso una nuova situazione di equilibrio economico si verificherà, ove tra le altre condizioni possa compiersi una selezione tra le imprese migliori e le peggiori, che durante la fase della guerra e dopo poterono sorgere e moltiplicarsi, con il favore di condizioni quali l'affievolimento della concorrenza, l'estrema variabilità dei costi, ecc., ma che oggi tendono gradatamente a scomparire.

Ma per agevolare il sopravvento delle imprese più redditizie, tra cui primeggiano tante società per azioni, occorre assicurare ad esse gli strumenti più convenienti per provvedere alle esigenze finanziarie.

Da qualche parte si persiste nell' imputare alle azioni al portatore il danno di render facile e di estendere la speculazione. È qui il caso di ripetere che la funzione economica dello speculatore appare, nella grande parte dei casi, in tutta la sua utilità, se si riflette ch'essa è normalmente intenta a scoprire gli elementi propizi del rialzo, per accelerarne la manifestazione, oppure gli indici delle depressioni, per compiere operazioni che assecondino il ribasso. Attraverso i rialzi e i ribassi, la speculazione stimola gli investimenti verso le imprese promettenti, e svela ai risparmiatori ignari le tare che si celano nel funzionamento delle società. Le operazioni comunemente dette di speculazione finanziaria o di borsa, e sono di varie forme, hanno carattere analogo alle altre operazioni commerciali compiute su ampia scala, il cui fondamento è la previsione delle variazioni future dei valori, e la cui forma è la compra-vendita allo scoperto (1).

Non si escludono alcuni abusi o eccessi della speculazione, che trovano un limite nella formazione d'una speculazione in senso contrario, e che tendono manifestamente ad attenuarsi con l'espandersi dei mercati finanziari: ad ogni modo il danno degli abusi se può diminuire, non venne generalmente ritenuto di tale portata da sopprimere l'utilità della funzione speculativa. Si noti, ad ogni modo, che i più frequenti abusi della speculazione avvengono nella fase della costituzione delle società, allorchè le azioni si emettono e si valutano in base a programmi non ancora attuati (2).

È però specialmente opportuno ricordare, ai fini delle presenti note, come la nominatività non abbia impedito in Italia che persino le azioni della Banca d'Italia diventassero oggetto di forte speculazione, e che questa abbia trovato, nelle Borse inglesi e nord-americane, esercitandosi su azioni nominative, un terreno adatto a tutti gli svolgimenti. La soppressione della speculazione è così difficile, ch'essa si svolge perfino nei mercati in cui sono proibite le operazioni a termine, prendendo per base le operazioni a contanti (3).

Si deplora che le azioni al portatore, in cui scompare il carattere personale del vincolo sociale, consentano che la volontà e gli interessi degli amministratori, o di gruppi finanziari coalizzati, si sovrappongano agli interessi degli azionisti, mediante le facili incette di titoli e l'opera di prestanomi, e rendano vana ogni azione di controllo sugli amministratori.

Qui è evidentemente amplificato l'effetto nocivo dei titoli al portatore, che minerebbe

---

(1) Fra gli scrittori prevale largamente il concetto che in ogni operazione commerciale si trova l'elemento della speculazione. Dato il carattere di queste note omettiamo citazioni bibliografiche. Fra coloro che dissentono da questo concetto ricordiamo il LABRIOLA il quale nella sua opera « *La speculazione economica* », Napoli 1907, applica anche allo studio del fenomeno della speculazione i criteri e il procedimento marxistico delle categorie economiche, e caratterizza il fenomeno in rapporto a una determinata fase di sviluppo del capitalismo.

(2) Sulle difficoltà inerenti alle valutazioni dei titoli vedansi le sottili osservazioni del GOBBI nel « *Trattato di economia* » Milano, 1919, da pag. 398 in poi.

(3) Quanto al diverso carattere e alla varietà delle forme assunte dalla speculazione, col mutare dell'ordinamento giuridico dei mercati di valori, cfr. ARIAS « *Principi di Economia Commerciale* », pag. 311 e seguenti, e FANNO, *Le Banche e il Mercato Monetario*, pag. 155 e seguenti. — Questi scrittori, e specialmente il primo, confermano sostanzialmente il concetto che nessuno degli ordinamenti anzidetti sopprime la speculazione.

addirittura la stessa essenza dell'istituto delle società per azioni. Ciò emerge dal semplice richiamo della vastità dello sviluppo raggiunto dalle società, che seppero imporre nella nostra economia i loro organismi a quelli d'altre imprese, e che se fossero state così intimamente minate, avrebbero trovata più difficile certo, e forse insuperabile, la concorrenza. Comunque, al male prospettato non è adeguato rimedio la nominatività obbligatoria, se si considera anzitutto, che il miglioramento delle società anonime dovrebbe attendersi, per essere durevole, segnatamente da un miglioramento della educazione economica degli azionisti, e poi dall'esercizio della funzione sindacale, svolta in forma indipendente, da una maggiore restrizione dei diritti di preferenza ai promotori, da più rassicuranti garanzie, imposte per la compilazione dei bilanci, ecc. Più insufficiente risulta poi tale rimedio, se si riflette che amministratori e gruppi finanziari miranti a imporre la loro volontà sulla gestione delle Società, potranno sempre raggiungere a pieno i loro scopi, fino a che sarà possibile di seguire, nella distribuzione delle azioni, il metodo della catena, per cui ognuna di due o più società assume con reciprocità una partecipazione nell'amministrazione dell'altra o delle altre, sufficiente ad assicurare la maggioranza dei voti nelle assemblee. Recenti e clamorosi dissesti di grandi società italiane — come l'*Ilva* — che ebbero viva eco nella pubblica opinione, mentre confermano questa osservazione, le danno un grave risalto.

Un attacco ai titoli al portatore è inoltre mosso perchè essi vengono considerati quali mezzi di cui si giova il capitale straniero per asservire l'industria italiana, e che nascondono interessi sfuggenti ad ogni controllo. Non si comprende anzitutto come la preoccupazione dell'asservimento economico, che è da attribuirsi a tante ragioni, possa manifestarsi solo o particolarmente per i titoli industriali e non già, per esempio, per i titoli dello Stato, ai quali non sarebbe esteso l'obbligo della forma nominativa. Sull'argomento, la Giunta del bilancio recentemente osservò che il capitale straniero, o è diretto in Italia per speculare sul mercato delle azioni, pronto a sfuggire ad ogni minaccia di crisi, ed allora il suo affluire nel nostro paese non è da desiderarsi ed incoraggiarsi; o è un capitale seriamente rivolto all'impiego industriale, ed in tal caso non si arresterà a causa delle formalità giuridiche occorrenti per la sua cessione o pel suo esodo dallo Stato. L'argomentazione ha una parvenza logica, ma non trova rispondenza nella realtà, in quanto che suppone che l'investimento del capitale straniero sia determinato dal solo fine del tornaconto industriale e trascura il fatto, di precipua importanza in questo caso, che una delle attrattive del titolo consista nella facilità della sua realizzazione. È poi da aggiungere che l'annunzio prima, e poi il regolamento per la applicazione della nominatività obbligatoria, ha determinato una restrizione del collocamento di azioni italiane all'estero (1), e siccome il nostro Paese ha sempre avuto bisogno di capitale straniero, per valorizzare le sue forze naturali e umane, così qualunque provvedimento che intralci l'afflusso di capitale dall'estero, appare in esiziale contrasto con l'attuale bisogno di capitale.

Sta il fatto che la forma al portatore, date le abitudini e le predilezioni dei risparmiatori e la loro riluttanza ad assumere una qualsiasi funzione di controllo sulla gestione sociale in occasione delle assemblee, è il mezzo tanto vantato e così fecondo che permise la raccolta e la concentrazione di capitali ingenti da investire nella produzione. Il successo del collocamento dei titoli di stato e di obbligazioni al portatore significò ai finanziatori delle società che, per raggiungere lo scopo, era necessario emettere titoli anonimi e di almeno uguale comodità e facilità di negoziazione per i risparmiatori.

Se le società avessero emesso titoli non così bene accetti alla maggioranza dei risparmiatori, avrebbero potuto raccogliere i capitali necessari solo aumentando il tasso medio di reddito per gli investimenti industriali.

---

(1) A questo proposito è da ricordare, tra l'altro, che Antonio Scialoia ha denunziato al Parlamento italiano, in un discorso tenuto il 24 luglio 1920, che, non appena annunziata la nominatività obbligatoria, un forte sindacato inglese, costituitosi per il finanziamento in Italia di lavori pubblici, ha immediatamente sospeso ogni sua iniziativa.

IX. — Il regime legale dei titoli privati, vigente dalla pubblicazione della legge 24 settembre 1920, — che stabiliva il principio dell'obbligatorietà della forma nominativa, — e a cui seguirono disposizioni legali contraddittorie, produsse conseguenze la cui portata è accresciuta se si tiene conto della attuale crisi economica generale. Le quotazioni dei titoli subirono violenti tracolli, nei periodi in cui furono emanate le disposizioni intese a sancire o ad applicare il suddetto principio dell'obbligatorietà; la capacità contributiva dei possessori di titoli privati si contrasse; le negoziazioni furono sottoposte alla nuova alea derivante dalle modificazioni delle disposizioni di legge, cosicchè venne favorito l'esercizio di dannose speculazioni miranti a ingenerare apprezzamenti volutamente erronei dei titoli; fu ostacolata l'influenza regolatrice delle oscillazioni delle quotazioni, sulla distribuzione dei capitali nei vari investimenti industriali.

Le conseguenze, solo in parte accennate, avrebbero avuto ulteriore e pieno sviluppo, investendo profondamente le condizioni di finanziamento delle società anonime, allorchè, dopo il decorso di sei mesi dalla pubblicazione del regolamento 9 giugno 1921, il principio dell'obbligatoria nominatività fosse stato applicato integralmente.

Ora, il regime legale dei titoli risponde agli interessi dell'economia nazionale, se è informato alla maggiore osservanza delle necessità finanziarie delle società per azioni, per assicurare la possibilità del più alto rendimento a queste potenti forme di imprese, base essenziale della produzione industriale moderna. L'istituzione dei titoli al portatore favorì il mirabile sviluppo di tali imprese. L'obbligatorietà della conversione delle azioni al portatore in nominative, — che non giova a eliminare gli inconvenienti che si attribuiscono alla forma al portatore, — impone dei costi (1):

a) per i risparmiatori che vedono soppressa la facoltà di ricorrere alla più agile e meglio accetta forma di investimento industriale, e devono rivolgersi alle altre di più lenta e dispendiosa negoziabilità, oppure acquistare titoli pubblici, che non avrebbero prescelto;

b) per le società, che vedono diminuito l'afflusso del risparmio nazionale e straniero, e per procacciarselo, devono sopportare condizioni più onerose. Le società dovranno poi appesantire la loro gestione amministrativa, per le operazioni relative alle azioni sociali;

c) per l'economia generale, la quale risente l'effetto dei costi accennati e vede diminuita la formazione del risparmio, menomati i benefizi delle Stanze di compensazione, intralciate le operazioni di riporto e divenuto più lento, in genere, lo svolgimento delle operazioni finanziarie.

Di fronte ai suddetti costi, che vanno assommati in un costo unico, sta il vantaggio fiscale, che però, in larga misura almeno, è realizzabile con le forme di imposizione surrogatoria che abbiamo descritto, vantaggio che verrà riducendosi con lo sviluppo della forma nominativa, alla quale, comunque, dovrebbe essere agevolata la circolazione mediante l'istituto della girata.

Genova, Camera di Commercio.

CANZIO COZZI.

(1) Anche lo JANNACCONE, nello studio «Azioni nominative e azioni al portatore» in *Rivista delle Società Commerciali*, 30 settembre 1916, si manifesta favorevole alle azioni al portatore e analizza quale sarebbe il costo economico della loro soppressione. Ricordiamo questo studio perchè l'autore illustra e considera, quale uno degli elementi del costo suddetto, «la minore attitudine delle imprese industriali a trasformarsi e adattarsi alle congiunture del mercato, e quindi la diminuzione della loro capacità di guadagno».

Il protezionismo marittimo in Italia

V.

I servizi sovvenzionati prima della guerra [1].

51. — Nei servizi sovvenzionati a rigore non vi dovrebbe essere traccia di protezionismo; si tratta di sodisfare ad un servizio pubblico e vi si dovrebbe provvedere con il principio che dovrebbe essere applicato per ogni servizio pubblico: spendere il minimo possibile, in relazione ai fini da perseguire. Se in pratica, in materia di servizi marittimi, ciò non si è mai ottenuto, il fatto non ha niente che fare col protezionismo marittimo, perchè le deviazioni, o si devono attribuire a pressioni campanilistiche, ed allora, esse non hanno avuto il fine di proteggere più o meno fortemente la marina, o costituiscono vere e proprie malversazioni nel caso in cui la sovvenzione data ad un gruppo di linee sia stata più alta di quella strettamente necessaria, casi che non possono avere rapporti con il protezionismo allo stesso modo con cui nessuno pretende che si faccia del protezionismo automobilistico quando si sovvenziona più del necessario una linea automobilistica, o del protezionismo a favore dei calzaturifici quando si paghi di più di quello che si pagherebbe ad un altro fornitore una fornitura di scarpe per l'esercito. È un problema di corruzione dei funzionari e degli uomini politici se vi fu mala fede, o di ignoranza dei medesimi se vi fu buona fede, l'una e l'altra inevitabile nelle spese di un organismo mastodontico come lo Stato.

Nei servizi marittimi italiani il fine che si è voluto raggiungere è stato costituito dai servizi medesimi e non, come qualche volta si afferma, dal desiderio di avere una marina più forte. Le sovvenzioni sono state date per il servizio ritenuto necessario o per i fini politici generali della Nazione o per assicurare mercati di sbocco alla sua produzione. Se i servizi abbiano corrisposto alle esigenze imposte dagli speciali obiettivi di carattere politico o commerciale, se essi siano costati più o meno di quello che avrebbero dovuto costare, tutto ciò sarà un problema interessantissimo, degno della massima attenzione e del più attento studio, ma non è protezionismo marittimo e quindi non me ne occuperò.

---

(1) Sui servizi sovvenzionati prima della guerra esiste una buona letteratura. Oltre alle pubblicazioni già citate, che contengono frequenti accenni a questo importante problema si possono consultare:

« *Le convenzioni postali marittime al Parlamento* » a cura dell'Associazione Marittima Italiana e un lavoro dallo stesso titolo di LIBERTI e CANEPA, pubblicati entrambi a Genova nel 1892. — M. FERRARIS, *I servizi marittimi per la Sicilia e la Sardegna*, in *Nuova Antologia* 16 maggio 1907 e 16 maggio 1910. Vedi pure il fascicolo del 1-4-93. — NAUTILUS, *Il naufragio delle convenzioni marittime* id. agosto 1909 e 16-4-1910 — UGO ANCONA, *N. A.* dicembre 1909. — G. RONCAGLI, *Le convenzioni marittime in relazione alla protezione della marina mercantile. Rivista marittima,* maggio 1908. — *Lo Stato e i servizi marittimi*, *N. A.* 1° ottobre 1909. — G. G. MALDINI, *L'Adriatico e i servizi marittimi. N. A.* 16-5-1888. — E. RAICEVICH, *Marina mercantile e servizi sovvenzionati*, 1909.

Le riviste marinare ed i quotidiani del periodo 1906-1909, poi, abbondano di articoli nei quali la quistione è esaminata non solo in relazione alla economia nazionale, ma anche e sopratutto per i bisogni locali che erano allora indecorosamente agitati dai gruppi capitalistici che si combattevano per l'accaparramento di servizi così lucrosamente retribuiti.

Vedi poi la Relazione della Commissione Reale dei Servizi marittimi dai cui volumi ho largamente attinto nella esposizione dei dati anteriori al 1902.

La politica però ha una spiccata attitudine a rendere difficili problemi facilissimi, e naturalmente anche quello dei servizi marittimi doveva subire delle poco felici deviazioni verso il protezionismo marittimo. Concedo, senza difficoltà, che le tentazioni erano fortissime per coloro che piangevano sulle sorti della marina mercantile per patriottismo o per interesse, e che più forti dovevano essere per gli altri piagnucoloni per lo sviluppo delle costruzioni navali. Lentamente, perciò, sul tronco più o meno diritto e sano delle sovvenzioni, cominciarono a spuntare gli organismi parassitari, ma logicamente ognuno di essi costituiva una passività che l'assuntore non era disposto a tollerare; e di cui domandava non solamente il rimborso o l'indennizzo, puro e semplice, ma anche un semi-compenso, diciamo così, di tacitazione per essere complice cosciente e volontario di una porcheriola costosa per lo stato e a cui la sua competenza tecnica dava l'avallo dell'assoluta indispensabilità o per lo meno della sua patriottica convenienza. A poco a poco, dunque, si inventarono delle nuove linee, non perchè fossero necessarie, ma perchè si sentiva il bisogno di avere il relativo materiale navale, che, senza le linee, probabilmente non si sarebbe avuto; poi si crearono dei duplicati delle linee esistenti, poi si stabilì, naturalmente, che il tonnellaggio occorrente fosse di costruzione nazionale, creando così un nuovo vincolo fra cantieri navali e marina sovvenzionata, a completamento del vincolo già creato dai premi fra cantieri e marina *libera* (*libera*, sia detto qui per prima e dopo, per distinguerla dalla *sovvenzionata*, ma lo era fino ad un certo punto perchè era vincolata per lo meno alle norme ed ai viaggi prescritti dalle leggi sui premi. Di marina libera veramente c'era quella che non riscuoteva nè premi nè sovvenzioni, ma questa marina — l'unica veramente redditizia — non ha mai avuto l'onore di essere citata. Per i marinisti essa non esiste).

Nè la cosa può stupire. Chi è che si stupirebbe oggi che nel capitolato d'oneri di una linea automobilistica, fosse prescritto che le automobili debbano essere di fabbricazione nazionale? Probabilmente nessuno, anzi tutti i buoni patrioti griderebbero allo scandalo se, quella clausola mancando, la società assuntrice della linea trovasse convenienza a provvedersi di automobili americane o tedesche. Eppure quella clausola costerebbe all'Erario un aumento della sovvenzione, aumento che non andrebbe imputato alla linea, sibbene alla protezione concessa alla industria metallurgica. Clausole di questo tipo non mancano nelle nostre convenzioni marittime e di esse mi occuperò perchè esse, ed esse soltanto, costituiscono delle forme indirette di protezionismo. Naturalmente bisogna rinunziare a fare un calcolo esatto dell'onere sopportato dallo stato a questo titolo e contentarsi invece di risultati approssimativi e qualche volta di semplici indicazioni; mi pare questa la via più esatta. Io credo infatti che quando si dice che la nostra marina ci è costata delle centinaia di milioni e si include nella somma anche la spesa delle sovvenzioni si dica cosa inesatta, perchè si confonde con una spesa a favore della marina un'altra spesa fatta per fini che con la marina non hanno alcun rapporto diretto. Potremo ben dire che le centinaia di milioni spesi in sovvenzioni sono state male spese, ma ciò non perchè non ne è venuta fuori quella famosa «grande» marina che alcuni desiderano, sibbene perchè si è speso troppo in relazioni ai fini di espansione o di difesa politica o commerciale concretamente raggiunti. Delle spese delle sovvenzioni, bisognerebbe fare tre parti attribuendo la 1ª, la maggiore, ai servizi ottenuti effettivamente, la 2ª, minore, alla disonestà degli assuntori affermantesi attraverso le inframmettenze politiche e la corruzione di funzionari, uomini di governo e giornali, la 3ª, la più piccola, al protezionismo marittimo. Assegnare delle percentuali alle tre parti non è facile; credo di non essere molto lontano dal vero affermando che alla prima si possa assegnare la percentuale del 60 al 65 %, alla seconda del 30 al 35 %, alla 3ª del 5 al 10 %. Poichè le due prime parti non dipendono dal protezionismo marittimo, è solo la 3ª che bisogna aggiungere a quella sostenuta per premi e compensi, per ottenere la spesa complessiva imposta allo stato dalla protezione della marina mercantile e dei cantieri navali.

52. — Sulle vicende delle nostre sovvenzioni marittime fino al 1908 riassumo dalla Relazione PANTANO le seguenti notizie (1).

Prima della unificazione d'Italia, i diversi Stati in cui essa era divisa provvedevano a regolari comunicazioni marittime per il servizio della posta non che pel trasporto delle merci e dei passeggieri. Proclamata l'unità, i servizi marittimi si aumentarono per assicurare quelle comunicazioni interne che per via di terra erano lente e malsicure. Dopo un primo periodo di assetto provvisorio durato due anni, nel 1862, mediante convenzioni con scadenza al 1877, si sovvenzionarono diverse compagnie per l'esercizio di linee regolari a vapore fra i principali porti della penisola e fra questi e le isole, e si provvide a due comunicazioni con paesi esteri: Tunisi e Corfù ed Alessandria. Successivamente (1869) si istituì una 2ª linea per l'Egitto, prolungata fino alle Indie dopo l'apertura del canale di Suez, si sovvenzionarono altre due linee facenti capo a porti esteri (Costantinopoli e Corfù) e si dettero agevolazioni per una comunicazione regolare con l'America del Sud. Complessivamente, però, dal 1862 al 1877 lo Stato non spese più di otto milioni all'anno; le sovvenzioni venivano date sotto forma di compenso per il trasporto della posta ma eccedevano, e fortemente, la misura di un nolo di mercato, a causa degli oneri imposti nell'interesse del servizio postale e del commercio nazionale. Si trattava insomma di sovvenzioni con carattere misto postale-commerciale e da cui esulava ogni fine di proteggere la marina mercantile. Le principali compagnie erano la *Rubattino* e la *Florio* ingranditasi con l'assorbimento della fallita *Trinacria* (1876).

Con le convenzioni del 1877 si sopprimevano le sovvenzioni alle linee costiere parallele a quelle ferroviarie, si mantenevano gli altri servizi precedenti migliorandoli per quanto riguarda la periodicità, gli itinerari, la velocità e il tonnellaggio delle navi impiegate; si provvedeva in pari tempo a istituire nuove linee internazionali come quelle da Genova a Singapore, da Palermo e Venezia a Smirne e Salonicco ecc. ecc. Veniva poi istituito un servizio per Tripoli e migliorato quello per Tunisi, qualificando i nuovi al pari dei vecchi servizi, come postali, nonostante per molti di essi si accentuasse sempre più il carattere commerciale. Frattanto nel 1882 le Compagnie Florio e Rubattino si fondevano creando la *Navigazione Generale Italiana* che ne rilevò i servizi con approvazione da parte del Parlamento. Furono quindi resi permanenti (1888) i servizi del Mar Rosso e furono poi apportate altre lievi modificazioni alle linee del Levante. Così la spesa annua per sovvenzioni salì a circa 10 milioni, quasi per intero assorbite dalla Navigazione Generale Italiana.

Scadute le convenzioni del 1877 e quelle addizionali successive, i servizi non subirono notevoli modificazioni, essendosi soltanto migliorate alcune linee con maggior frequenza di viaggi, e altre con l'aumento di velocità delle navi. Si introdusse però allora per la prima volta la distinzione fra linee con carattere prevalentemente postale e linee con carattere commerciale, e si cercò di meglio aiutare il commercio con qualche disposizione sulle tariffe. Per l'assegnazione dei servizi fu tentata una gara per licitazione privata; ma dopo l'esito negativo di essa, tutte le linee, ad eccezione di alcune meno importanti, furono di nuovo concesse, nel 1893, alla *Navigazione Generale Italiana*, la quale ebbe assegnati i servizi con la Sicilia, la Sardegna, la Tripolitania e Malta, la Tunisia, la Corsica, il Levante, l'Egitto col Mar Rosso e le Indie, oltre a comunicazioni minori. La linea Genova-Batavia fu concessa alla *Nederland*, i servizi fra l'Adriatico la Dalmazia e l'Albania alla *Puglia* (1). Successivamente furono sovvenzionate altre linee e modificazioni furono apportate ai servizi minori; e la spesa annua complessiva gravante sul bilancio dello Stato, da circa 9 milioni, a quanto ammontava nel 1893, salì a circa 12 milioni.

---

(1) Cfr. *Relazione Pantano*, Capitolo II.

(2) Il disegno di legge trovò alla Camera assai vivaci opposizioni; il relativo dibattito durò dal 20 febbraio 1893 al 3 marzo ed allo scrutinio segreto si ebbero 112 voti contrari contro 143 favorevoli. Tutto ciò dimostra, dice MAGGIORINO FERRARIS, quale sarebbe stata la sorte del disegno di legge se le ragioni politiche, le concessioni fatte ai deputati dell'Adriatico ed altre considerazioni non fossero venute in suo sostegno (*N. A.* 1° aprile 1893).

Le convenzioni del 1893 contengono il primo germe del protezionismo marittimo attraverso le sovvenzioni. Esse imposero alla N. G. I. l'obbligo di costruire in Italia parte della nuova flotta occorrente per i servizi armati, e la N. G. I. fece perciò costruire nei nostri cantieri 4 piroscafi di tonnellate lorde complessive 6654 (1).

53. — Con R. Decreto 13 settembre 1902 fu istituita una *Commissione per i Servizi Marittimi* con incarico di prendere in esame il problema della navigazione sussidiata dallo Stato, per proporre al Governo i provvedimenti atti a risolverlo, al duplice scopo di conseguire più rapide e frequenti comunicazioni postali per le nostre isole e con l'estero e di provvedere, ravvisandone l'opportunità, con norme uniformi alle relazioni commerciali sì interne che internazionali — con obbligo di presentare le sue proposte entro il mese di ottobre del 1903 — termine successivamente prorogato al 31 dicembre 1905. Relatore ne fu l'on. PANTANO la cui relazione, approvata integralmente, fu pubblicata nel 1906.

La Commissione constatò che il commercio non aveva ricavato dalle sovvenzioni vantaggi adeguati ai sacrifici sostenuti dal paese, e che ciò era dovuto sia a mancanza di idonee garanzie pel commercio, nei patti compresi nelle convenzioni, sia alla mancata organizzazione di un controllo efficace sui servizi sovvenzionati. Ma oltre a questo lato generale della quistione, doveva tenersi conto di un suo aspetto particolare che non era, a giudizio del relatore, di minore importanza.

« Le sovvenzioni, se pure sono un compenso di obblighi assunti dalle Compagnie e di « servizi resi, rappresentano per esse un cespite notevole e costante di entrata. Esse sono « perciò atte a dare incremento alle Compagnie concessionarie dei servizi e per conse« guenza a tutta la marina mercantile del paese ». E qui il relatore lamenta che se si considera la qualità del materiale tenendo presenti i tre indici: tonnellaggio medio, età, velocità, la *N. G. I.* teneva allora l'ultimo posto per i primi due e quasi l'ultimo per il terzo. E poichè la considerazione poteva estendersi, sebbene in misura più modesta, alle altre società minori sovvenzionate, riconosceva che le convenzioni, così come furono congegnate, non avevano avuto effetti benefici nemmeno riguardo agl'interessi della nostra marina mercantile.

Sappiamo dunque dall'on. Pantano che le convenzioni avevano per iscopo di migliorare le condizioni della marina mercantile, e a giudicare dalle sue critiche pare che il miglioramento dovesse consistere in un aumento del tonnellaggio medio e della velocità dei piroscafi e nella diminuzione della loro età.

La Commissione, dichiarandosi contraria al sistema dei premi come « a qualunque altra forma di aiuto che sia avulsa da ogni rapporto con lo sviluppo economico del paese », innestò il problema dei premi in quello delle sovvenzioni e con queste voleva ottenere il duplice effetto di provvedere ai servizi marittimi e di ottenere una marina che potesse « irrobustirsi e vivere rigogliosa, affermandosi validamente nella concorrenza internazionale ». Oltre allo specifico del credito navale, e scartata la proposta Bettolo, essa riteneva che lo Stato non dovesse rifiutarsi di provvedere coi sussidi diretti quando si fosse trattato di rendere possibili o di agevolare comunicazioni marittime che fossero di grande vantaggio alla nazione. Perciò giudicava che fosse necessario mantenere linee postali, rapide e frequenti fra il continente e le isole — le quali, appunto pel loro minor grado di sviluppo economico, avevano maggior bisogno di adatte comunicazioni che le mettessero in continuo contatto col resto del paese, e sovvenzionare linee internazionali, se ciò fosse necessario pel servizio postale. Oltre a ciò la Commissione riteneva utile che fossero rese possibili, con l'aiuto dello Stato, regolari comunicazioni marittime, quando fossero richieste da un grande interesse commerciale o politico, e non potessero trovare alimento sufficiente nel traffico. È qui che si innesta il protezionismo. « Circa la forma di tale aiuto, dice il Relatore, la Commissione ritiene preferibile il sistema attuale di sovvenzionare alcune linee di navigazione... subordinando i sussidi ad efficaci condizioni che giovino a far progredire la marina mercantile... ».

(1) Cfr. *Relazione Pantano*, Vol. IV, pag. 42.

La Commissione preoccupandosi inoltre della situazione dei cantieri, per i quali propose il trattamento che abbiamo già visto, in attesa che essi raggiungessero un più elevato grado di perfezione tecnica, ritenne equo concedere loro una preferenza per la costruzione delle navi destinate a servizi sovvenzionati e di quelle a cui sarebbero stati elargiti i benefici del credito navale. Stabilì, cioè, l'obbligo della costruzione in Italia, a meno che il prezzo chiesto dai cantieri nazionali non superasse del 5% il prezzo chiesto da quelli esteri e a condizione che per la consegna non fosse domandato un tempo superiore a quello che si riteneva sufficente per la costruzione e l'allestimento dei vari tipi di navi in relazione al tempo consentito pel completamento del materiale chiesto dalle convenzioni, (cinque anni). Era quindi assicurato per cinque anni un conveniente regime dei nostri cantieri i quali in questo periodo avrebbero vista assorbita la loro potenzialità dalle costruzioni necessarie per i servizi sovvenzionati. E il relatore che poco dopo elevava un inno alla soppressione dei premi, la quale « spezzando la catena che ora avvince gli uni agli altri (armatori, costruttori e siderurgici) avrebbe determinato una feconda gara di emulazione fra cantieri ed armatori certamente utile agli interessi dell'armamento », non si accorgeva che quella catena veniva ora creata fra cantieri e marina sovvenzionata e continuava in un modo o nell'altro a gravare sul povero contribuente ! (1).

In quanto alle condizioni che avrebbero dovuto giovare alla marina mercantile, esse sono disperse nelle varie clausole connesse all'esercizio delle linee proposte, prescrivendo un tonnellaggio più alto o una maggiore velocità con la apparente giustificazione che gli itinerari erano congegnati in modo che il commercio ne potesse trarre il maggior profitto, in rapporto non solo con i bisogni attuali ma anche con i prevedibili bisogni futuri del traffico. Nei capitolati era poi prescritto che i piroscafi richiesti dalla convenzione sarebbero stati esclusi dal servizio al raggiungimento dell'età di 20 anni, ed erano stabilite minuziose condizioni circa gli adattamenti dei locali per i passeggieri e gli equipaggi, ed altre sistemazioni, di cui una parte era evidentemente ispirata al desiderio di avere un buon materiale navale. Per assicurarne la rapida sostituzione, era imposta la creazione di un fondo speciale di riserva in modo che non meno del 5% del costo dei piroscafi fosse annualmente ammortizzato, mentre nelle destinazione degli utili si imponeva che la parte eccedente il dividendo — limitato nella media triennale al 5% sul capitale versato — fosse impiegata, anche solo parzialmente, in nuove costruzioni.

In quanto alle linee da sovvenzionare, la Commissione aveva in mira di migliorare sensibilmente le comunicazioni delle nostre isole, i servizi del Mediterraneo, quelli delle Indie e delle Americhe, proponendo di istituire in via di esperimento una linea per l'Australia, e non trascurava l'allacciamento dei porti italiani, « per modo che fra essi potessero meglio svilupparsi scambi fecondi ». Le linee proposte erano divise in 5 categorie : linee del Mediterraneo (Adriatico, Tunisia e Tripolitania, Egitto, Danubio, Anatolia) ; linee per oltre Suez (Mar Rosso, Zanzibar, Bombay, Australia, Calcutta, Batavia) ; linee per oltre Gibilterra (Messico e America Centrale, Stati Uniti, Plata, Sud America e Pacifico, e Nord Europa); linee locali e linee da esercitarsi dallo Stato (comunicazioni celeri fra il Continente, la Sicilia e la Sardegna). Complessivamente i nuovi servizi avrebbero sviluppato una percorrenza annuale di 5 milioni di miglia con una spesa di poco più di 13 milioni e quindi con un costo medio per miglio di L. 2.63, mentre le convenzioni allora in vigore, con uno sviluppo di poco meno di 3 milioni di miglia, costavano 12 milioni, con un costo medio cioè di L. 4.24 per miglio. Ai 13 milioni bisognava però aggiungerne altri due per sovvenzioni alle linee statali.

I nuovi ordinamenti proposti richiedevano un tonnellaggio sei volte maggiore di quello prescritto dalle convenzioni allora in vigore, esigendo 127 piroscafi di T. 396.470 contro

(1) La discussione in seno alla Commissione a proposito di questa preferenza fu oltremodo interessante. Vi si battè strenuamente, ma invano, l'on. CICCOTTI il quale ebbe il coraggio e la tenacia di votare sempre contro, sostenendo, con grande abilità, le ragioni liberiste contro il protezionismo interessato o la rettorica dei colleghi. Vedi il Volume III della Relazione.

98 per T. 67.290 nette. Si elevava perciò il tonnellaggio medio dei piroscafi da 687, con un massimo di 2500, a circa 2000 con un massimo di 6500 nette. Si elevava poi la velocità dalla media di 10 miglia all'ora a quella di 12.3. Per compensare tali formidabili esigenze la Commissione contava sul credito navale che avrebbe procurato i capitali occorrenti con una economia dell'1 %.

Tale, a grandi linee, l'ordinamento proposto dalla Commissione che, dice il Relatore, « pur essendo contenuto quasi entro i limiti della spesa attuale (1), è in armonia ai nuovi e più larghi orizzonti aperti all'attività nazionale ».

54. — Dopo la presentazione della relazione Pantano il problema delle convenzioni marittime costituì il campo di battaglia alle oscure forze dei vari gruppi capitalistici lottanti per il predominio economico d'Italia. Dal 1906 al 1913 è un turbinare di disegni di legge, un'affannosa ricerca di soluzioni, un tentennamento fra il metodo delle aste e quello della concessione a trattativa privata, escogitando soluzioni provvisorie e soluzioni definitive che, esposte al fuoco concentrato dei vari interessi in conflitto, troppo lesi o troppo favoriti dai provvedimenti presentati all'approvazione del Parlamento, si liquefacevano trascinando seco uomini politici e giornali, Governi e magnati della finanza. È questo uno dei periodi più interessanti della storia economica dell'Italia moderna, e il lumeggiarlo con la necessaria ampiezza apporterebbe certo un contributo notevole alla conoscenza della nostra vita, non soltanto economica, dell'ultimo ventennio. L'indole del mio lavoro non mi consente di soffermarmi a lungo per seguire davvicino « il particolare carattere d'una molteplicità di compagnie, variamente strette fra loro da oscuri intrecci di partecipazioni e di parziale reciproca comunanza di amministrazione, collegate più o meno apertamente con nuclei bancari o industriali » (2).

---

(1) La spesa allora sostenuta ammontava a 20 milioni (8 di premi e compensi, 12 di sovvenzioni) quella proposta avrebbe di poco superato i 22 milioni, compresi 2.500.000 a favore delle pensioni di vecchiaia e di invalidità della gente di mare.

Tale differenza si sarebbe annualmente ridotta per la graduale eliminazione della spesa per premi imposta dalla legge del 1901, di cui l'ultima quota si sarebbe pagata nel 1921-22.

(2) Cfr. BACHI, *L'Italia Economica nel 1912*, pag. 250. Per dare un'idea delle forze politiche che sono state agitate dal problema delle convenzioni marittime riporto dal citato opuscolo del Ciccotti, efficacissimo, lucido e sintetico come pochissimi lavori del genere, una pagina che per l'autorità e l'esperienza dell'Autore merita di essere conosciuta: CICCOTTI, « Azionisti, palesi o clandestini, di società di navigazione sovvenzionate o « che aspirano ad essere sovvenzionate; deputati legati a queste Società o cointeressati in esse, per di- « retta prestazione di opera professionale o per opera prestata da altri, cui essi sono legati per ragioni per- « sonali od elettorali; ambiziosi che agognano l'appoggio delle grandi organizzazioni finanziarie interessate, o « temono le loro rappresaglie e gli assalti della stampa disinteressata che ne dipende; anime timide che tremano « a verga al pensiero dell'adito aperto agli attacchi giornalistici degli avversari locali; deputati dalla sorte elet- « torale pencolante, che hanno bisogno d'illudere i loro elettori col miraggio dell'approdo di un piroscafo e della « istituzione di un'agenzia — questi ed altri enti o moventi, interessi e passioni costituiscono un gruppo d'in- « fluenze, a cui — specialmente con l'irradiarsi che fanno sulla rimanente massa inerte — non resiste quasi mai « un'assemblea delle nostre, e tanto meno resiste un'assemblea costituita in vista di questi grandi contratti dello « Stato e con l'aiuto di quelli che debbono giovarsene.

« Gl'interessi generali troveranno bene assertori e difensori; ma, prima ch'essi possano per forza d'impulso « e di resistenza e sopratutto per numero — che è poi decisivo — tener testa alla falange degl'interessati e de' « loro accoliti consapevoli e inconsapevoli, ce ne vorrà!

« Nella Commissione per i servizi marittimi di cui facevano parte sette od otto ex-ministri e in cui è pas- « sato rapidamente anche un presidente del Consiglio, ho inteso dire, *apertis verbis*, che, una volta, il direttore « generale di una grande società di navigazione aveva voce di regolare dall'alto della tribuna della Presidenza, « col cenno della mano, certe votazioni.

« Non so se quel direttore sia vivo o morto, e non me ne importa niente; non so nemmeno se la voce cor- « rispondesse a un fatto reale, o fosse, com'è probabile, un'esagerazione nella forma drastica in cui veniva « propalata.

« Ma è sintomatico che la voce sorgesse e che si potesse riferirla, così com'io l'intesi, in quell'ambiente.

« E, purtroppo, se il soggetto in questione non è sulla tribuna della Presidenza, quello che si potrebbe dire « lo spirito suo è nell'aula ed è capace di operare i miracoli che, bene o male, si attribuivano alla sua persona.

« Nell'aula vi può ben essere qualche silenzioso, che parli per mezzo de' garruli ed operi per mezzo de' ta- « citurni, che non scriva ma si faccia sentire per mezzo di più di un giornale, che, come Vulcano, sia virtual- « mente presente, dovunque, in Italia, si accende un fornello o cade un maglio sulle incudini, ed abbia voce d'im-

È impossibile riassumere le vicende che il problema ha subito in quel tormentoso periodo; e del resto ai fini della nostra indagine il farlo ci apporterebbe ben poca luce per le ragioni esposte al principio di questo capitolo. Per notizie più ampie, rimando perciò il lettore ai lavori speciali (1). Cadde, per la tempesta sollevata, il progetto Schanzer, la cui discussione alla Camera ebbe fasi di una tragicità impressionante (2); la caduta fu coperta da un rinvio alla sessione di ottobre, ma il ministero Giolitti, che l'aveva presentato, si fece prima battere sulla quistione tributaria. Nel 1910 si ebbe un progetto Bettòlo che fra l'altro accentuava il protezionismo a favore dei cantieri, e con il suo complicato sistema di contributo di nolo, quello a favore delle navi, ed anche questo progetto fu bocciato. Caduto il ministero Sonnino, il ministero Luzzatti escogitò una soluzione provvisoria che fu approvata dal Parlamento e che affidava i servizi ad una *Società Nazionale dei Servizi Marittimi* per la durata di 3 anni, limitando la preferenza a favore dei nostri cantieri per le nuove costruzioni al maggior prezzo del 7 %. Lo stesso Ministero presentava il 1° dicembre 1910 il progetto di definitiva sistemazione dei servizi marittimi, riprendendo il vecchio metodo delle aste, progetto che con lievi modificazioni fu finalmente approvato nel 1912. Ma per la diserzione dalle aste di alcuni dei gruppi nei quali i servizi erano stati divisi (lo Stato aveva però già assunto il servizio delle comunicazioni con le isole sin dal 1910-1911), si dovettero presentare altri progetti con i quali si aumentava la sovvenzione, dopo di che finalmente i vari gruppi furono definitivamente aggiudicati alle società nella formazione che avevano prima della guerra.

Con l'ordinamento definitivo iniziatosi il 1° luglio 1913 i servizi maggiori furono divisi in tre gruppi: Tirreno Superiore, Tirreno Inferiore e Adriatico —, oltre alle linee celeri per l'Egitto — con una percorrenza annua in miglia 2.853.000 ed una sovvenzione di 20 milioni corrispondenti ad una spesa di L. 7 a miglio. Vi si sarebbero dovuti impiegare 84 piroscafi per T. 201.700. Inoltre vi erano i servizi a contratto speciale relativi alle linee per Calcutta da Venezia e per il Centro America da Genova (6 piroscafi di T. 23.500 lorde, percorrenza miglia 292 mila, sovvenzione 1.349.468) ed i servizi minori per l'Adriatico e le Isole (37 pari a T. 16750, percorrenza 751 mila miglia, sovvenzione 2.554.500). La spesa complessiva era perciò di circa 26 milioni all'anno.

Le nuove convenzioni prescrivevano che alle linee postali e coloniali fossero adibiti piroscafi di nuova costruzione, considerando come tali anche quelli costruiti dalla Società Nazionale dei Servizi Marittimi e rilevati obbligatoriamente dai nuovi assuntori. Entro 3 anni dal 1° luglio 1913 avrebbero dovuto dunque entrare in esercizio 2 piroscafi del complessivo tonellaggio lordo di T. 72.500, per conto delle società assuntrici dei tre gruppi, oltre a due *liners* da adibire alle linee celeri dell'Egitto. La costruzione avrebbe dovuto effettuarsi in Italia, però per uno dei due *liners* il Ministero consentì che fosse costruito all'estero. Lo scoppio della guerra europea sorprese le società assuntrici nel periodo di

---

« primere a un buon nerbo di deputati, a servizio di una politica non idealista, quello stesso movimento ascen-
« dente, discendente, vorticoso, che s'imprime a varie categorie di titoli più o meno industriali nelle Borse italiane.

« E, all'infuori di queste Eminenze grigie delle fasi più torbide della politica italiana, sono, notoriamente,
« confessatamente, ne' due rami del Parlamento, rappresentanti e partecipi d'intraprese di navigazione, su cui,
« oggi o domani, il regime delle sovvenzioni avrà un'azione diretta.

« So bene quel che mi si opporrà; che la Camera italiana ha già troppi avvocati e lavoranti in parole, e che
« non sarebbe giusto e nemmeno utile precludere l'adito a rappresentanti delle varie forme d'attività economica-
« nazionale, come non si preclude loro del resto in altri paesi.

« E può essere giusta l'osservazione.

« Ma, se non si vuole precludere l'adito del Parlamento a industriali e commercianti ed armatori, è giusto
« che lo Stato faccia le spese di alcune particolari organizzazioni dell'industria, e che persone-giudici e parte al
« tempo stesso possano farsi della finanza pubblica una torta e tagliarsi da sè, attraverso le scappatoie della
« legge, la porzione più grossa, assegnando sovvenzioni e premi per decine di milioni ad un'industria, che avrà
« appena impiegati duecento milioni e mettendosi al coverto da, rischi dell'industria a spese de' contribuenti?
« (*op. cit.*, pag. 53) ».

(1) Sono utilissime, oltre a quelle del CICCOTTI e del RAICEVICH, le brevi, ma precise notizie, che sono riportate nel capitolo sulla politica dei trasporti negli annuari del BACHI: *L'Italia Economica*, dal 1909 al 1914.

(2) Cfr. *Atti Parlamentari*, Camera dei deputati, 1909.

assestamento dei loro servizi, perchè avevano appena potuto esercitarli per un solo esercizio. Non si può dunque esprimere un giudizio che sia confortato dai risultati dell'esperienza sulla bontà o meno del nuovo costoso organismo costituito per i servizi sovvenzionati.

55. — Dallo sguardo rapido che è stato dato allo svolgimento della politica relativa ai servizi marittimi, si può affermare che di un protezionismo marittimo attraverso le convenzioni, fino ai risultati della Commissione Reale, non si può parlare. Indubbiamente il rendimento della spesa è stato debole nell'interesse del commercio, ed è questo il vero fallimento della nostra politica in materia di sovvenzioni, ma poichè da quella politica esulava il fine di favorire la marina mercantile, non si può parlare di un fallimento relativo. Fino al 1906 le sovvenzioni furono considerate necessarie agli effetti postali e commerciali; furono, è vero, corrisposte generosamente, ma la generosità dipendeva da errore o da omissione di clausole a favore del commercio, e non trovava la sua giustificazione nel desiderio di vedere migliorata la marina.

Maggiore decisione si ebbe nei rapporti dell'industria delle costruzioni navali, a favore della quale fin dal 1893 si impose agli assuntori di fornirsi di navi di costruzione nazionale. I bisogni limitati di allora ridussero alquanto le conseguenze del privilegio, limitandolo ad appena 4 piroscafi per T. 6500 circa, e imponendo all'Erario una maggiore spesa, per una volta tanto, di poco meno d'un milione, corrispondente al maggior costo delle costruzioni nazionali in confronto di quello dei cantieri esteri.

Dove il protezionismo si afferma vigorosamente attraverso le convenzioni è nei risultati della Commissione Reale, e poi nei disegni di legge e nell'ordinamento definitivo, ma fra i primi e gli altri c'è una notevole differenza. La relazione Pantano limitava la preferenza a favore dei cantieri fino al maggior prezzo del 5 %, ma sopprimeva premi, compensi e restituzioni daziarie affermando il principio della indipendenza della marina dai cantieri e di questi ultimi dall'industria siderurgica, mediante la importazione in franchigia dei dazi. Si poteva discutere la opportunità di quella preferenza, ma non si può negare che l'ordinamento proposto, oltre a salvaguardare gli interessi dell'Erario, dava al problema della marina una soluzione piuttosto liberista che protezionista. Nei progetti successivi l'edificio costruito dalla Commissione andò in pezzi, e dei rottami si utilizzò purtroppo solo quelli che portavano ad un rafforzamento del protezionismo. Mentre infatti si rinnovavano compensi di costruzione e compensi daziari, si congegnava il sistema del premio sotto forma di contributo di nolo, e si creava quell'Istituto di credito navale che pur sarebbe costato qualche cosa, si mantenevano, accrescendone la portata, tutte le riserve protezioniste contenute nella relazione Pantano e che in tanto si potevano giustificare in quanto fossero accompagnate dalla rinunzia ad ogni altra forma di aiuto. Chi prendeva la parte del leone, anche questa volta, erano i cantieri, i quali, se da un lato perdevano parte della marina non sovvenzionata, perchè per il contributo di nolo non era prescritta la clausola della costruzione italiana, pur continuando a conservare i due compensi (il daziario e quello di costruzione) acquistavano la riserva della navigazione sovvenzionata, che non era trascurabile dato il tonnellaggio, le velocità e le necessità di sostituzione rapida del naviglio, imposte ai nuovi assuntori dai capitolati relativi. Essi però avrebbero dovuto continuare a trascinare quella palla di piombo che si chiama siderurgia.

In quanto alla marina nessun dubbio v'ha che con le convenzioni così come erano state studiate dalla Commissione Reale e, malgrado le successive non felici modifiche, anche con quelle attuate, essa si rafforzava con l'acquisto di numerose navi quasi nuove, o nuove del tutto, discretamente veloci e adatte per servizi che richiedessero speciali caratteristiche. Non è facile però sceverare quale aumento di costo derivasse all'esercizio delle linee, e quindi alla relativa sovvenzione, dal raggiungimento del fine di migliorare la marina. Si tratterebbe di accertare, linea per linea, se il tonnellaggio dei piroscafi richiesti, la loro velocità, i loro adattamenti fossero proprio quelli indispensabili o fossero superiori alle reali esigenze della linea, ed anche dopo aver fatto tale indagine il compito non sarebbe finito. Bisognerebbe accertare che quei requisiti furono imposti dal desiderio di

avere navi, per esempio di 15 miglia, invece di navi di 13, e non piuttosto dalle pressioni di speciali gruppi esportatori che riuscivano a far prevalere i loro interessi su quelli generali, o da clientele elettorali o da pressioni di natura campanilistica alle quali specialmente vanno imputate molte delle deficienze dei servizi sovvenzionati. E' quasi impossibile dunque determinare quale parte del costo dei nuovi servizi risponda veramente al carattere protezionista; praticamente però tale indagine resterebbe sempre nel campo delle ipotesi, perchè di fatto l'unico costo imposto dalla nuova sistemazione fu quello relativo alla costruzione di parte del nuovo materiale occorrente (il resto in T. 16.000 circa non essendo stato più costruito), costo che fra maggior capitale richiesto e interessi si aggira sui 10 milioni.

In complesso, e dò la cifra per notizia, lo Stato ha speso per i servizi marittimi dal 1860 al 1910 circa 440 milioni in cifra tonda; dal 1910-11 al 1913-14, ultimo esercizio di pace, 60 milioni, ciò che porta il totale dalle spese pre-belliche, esclusa, per gli ultimi anni, la navigazione di Stato, a mezzo miliardo.

VI.

La marina mercantile e le industrie navali durante la guerra e dopo l'armistizio [1].

I.

La marina mercantile.

56. - La bufera della guerra ebbe sull'economia dei trasporti conseguenze che per l'ampio esame altrove fattone e per le ripercussioni visibili anche ai profani in quistioni economiche, si possono ritenere ormai note. Le caratteristiche del movimento marittimo durante la guerra e dopo l'armistizio si possono riassumere nelle fasi seguenti.

In un primo tempo la rottura delle relazioni commerciali, la chiusura dei Dardanelli, la disorganizzazione dei mercati, produssero un ristagno del traffico. Faticosamente, ma con sussulti poderosi, si delineava l'economia bellica con i suoi bisogni molteplici, complessi, sì che, a poco a poco, al ristagno seguì una attività sempre più intensa, che doveva spingere in alto noli e prezzi di navi. Si iniziava intanto il regime delle requisizioni mentre ogni paese tendeva ad accrescere i mezzi marittimi di cui poteva disporre e intensificatasi la campagna dei sommergibili contro le navi mercantili, non ancora efficacemente difese, la ricerca di navi per sostituire le numerose perdite diveniva frenetica, spasmodica, dando alla guerra momenti di una tragicità impressionante. Tutte le energie dell'Intesa furono indirizzate al doppio fine di attenuare da una parte con azioni difensive le perdite, di sostituire dall'altro le navi perdute con nuove costruzioni; tutto il mondo fu trasformato in un enorme cantiere, dal quale milioni e milioni di tonnellate di navi erano varate, finchè un giorno Lloyd George potè annunziare, alle popolazioni ansiose, che le perdite cagionate dai sommergibili erano superate dalle nuove costruzioni. Si arrivò così all'armistizio, epoca in cui una ondata di ottimismo fece recedere noli e prezzi di navi e scoraggiò un poco le costruzioni.

Fu gran danno per l'economia del mondo che quella ondata fosse di breve durata. Le esigenze guerresche richiesero ancora uno sforzo superiore alla potenzialità del mercato delle navi, il cui prezzo di vendita e il nolo risalirono perciò nuovamente per toccare cifre mai viste fino ad allora. Nuovi cantieri, di cui non c'era affatto bisogno, sorsero dapper-

(1) Cfr. fra le pubblicazioni recenti CAMILLO SUPINO, *La marina mercantile italiana.* GIULIO INGIANI, *La lotta sulle vie del traffico* ed il mio opuscolo: *Marina mercantile italiana?* oltre al numeroso e ottimo materiale disseminato sui giornali e sulle riviste tecniche o di economia.

tutto, e la loro sbalorditiva attività doveva poi rendere più rapida e precipitosa una caduta che non tutti prevedevano così grave e terribile. Quando, infatti, l'economia del mondo, esausta dal settennale sforzo, piombò in una prostrazione da cui accenna appena ora a sollevarsi, della enorme quantità di navi da carico esistenti sui mari non si seppe più che fare, e mentre prima tutti erano disposti a comprare e nessuno a vendere, dopo tutti avrebbero voluto vendere ma nessuno fu più disposto a comprare. Sicchè intere flotte passavano e continuano a passare in disarmo per mancanza di merci da trasportare o perchè i noli non rimborsano le spese vive di esercizio.

Queste fasi si ripercuotono anche sulla nostra marina e contrassegnano i vari gruppi di provvedimenti governativi, ispirandoli ora al desiderio di frenare le spese che lo Stato sosteneva per effettuare i suoi trasporti, poi allo scopo di accrescere il tonnellaggio disponibile o attraverso acquisti all'estero o mediante costruzioni nei cantieri nazionali, poi infine a limitare le conseguenze finanziarie ed economiche che sarebbero derivate dal mantenimento di disposizioni per le quali erano venuti meno i presupposti generali giustificativi. Il rapido mutarsi delle situazioni belliche, le caratteristiche che assumeva la lotta, le pressioni dell'opinione pubblica e la politica degli alleati sono stati a volta a volta i suggeritori della legislazione marittima di guerra e d'armistizio, che è quindi contrassegnata da un frequente succedersi di modifiche, abrogazioni, innovazioni, e che, come tutti i provvedimenti economici di guerra, non brilla certo per la tempestività.

L'importanza grandissima che il traffico marittimo aveva acquistato non più soltanto ai fini economici, ma di fronte a quelli più gravi e decisivi connessi alla condotta militare della guerra, toglie alla legislazione relativa il carattere protettivo nel senso che questa qualifica ha in politica commerciale. Le navi mercantili divennero più che uno strumento di attività economica, uno strumento di guerra, e come tale divennero oggetto di una cura ancora più intensa da parte dei governi. Ciò non vuol dire affatto che la maggior cura sia stata sempre efficace; potrebbe anzi voler dire il contrario; ad ogni modo nei Governi più che l'intenzione di favorire un'industria, c'era quella di migliorare un'arma la cui efficacia difensiva si appalesava in quel momento così grande da far temere che se ne potessero avere fatali e decisive conseguenze sulla condotta della guerra. Tanto ciò è vero che ben presto le esigenze della realtà mandarono a gambe all'aria tutto l'armamentario di premi e compensi costruito prima della guerra e lo fecero sostituire da un altro gruppo di provvedimenti che si credeva più adatto alle speciali condizioni in cui si svolgeva il traffico marittimo.

Esamineremo dunque la legislazione di guerra tentando di isolare, laddove sia possibile, la parte che si riferisce più strettamente alla marina mercantile da quella che concerne l'industria delle costruzioni navali.

57. Prima dell'entrata in guerra era stato pubblicato il decreto 21 gennaio 1915 n. 29 che fissava le norme relative alla requisizione delle navi, limitandola a tutti quei soli servizi che per ragioni militari non potessero essere affidati alle navi straniere; con obbligo alle amministrazioni statali di valersi di naviglio estero noleggiato per tutti gli altri servizi e rifornimenti. Veniva intanto vietata la vendita di navi a stranieri e proibito il noleggio di navi nazionali per traffici fra porti esteri. Per il forte aumento dei noli che si verificava sul mercato mondiale, e per le difficoltà connesse ai noleggi di navi estere, il regime della requisizione si andò poco a poco estendendo anche per trasporti da cui esulava ogni carattere militare, e la flotta amministrata dagli organi dello Stato divenne molto più numerosa. Entrati in guerra, si aggiungeva al naviglio requisito quello nemico ricoverato nei nostri porti fin dallo scoppio della conflagrazione. Ma l'aumento delle requisizioni non contribuiva certo ad attenuare la deficienza di tonnellaggio per la scarsa utilizzazione delle navi inevitabile negli organismi statali, anche quando con decreto del 2 gennaio 1916, si sostituì al vecchio contratto di requisizione a tempo, un nuovo tipo di contratto a tonnellata-miglio che lasciava interamente agli armatori il governo dei loro piroscafi.

Veniva intanto sospesa l'applicazione delle leggi sui compensi e sui premi, ma si stabiliva di continuare il pagamento della sovvenzione alle linee modificate o sospese. L'at-

tività dei cantieri, che durante il 1915 era stata scarsamente produttiva, si era riaccesa; alla fine dell'anno erano in costruzione 25 navi per poco più di 100.000 tonnellate.

Nel 1916 le condizioni mondiali del traffico marittimo si aggravarono ancora di più per l'arresto delle costruzioni e per l'aumento delle perdite; ai quali due malanni un terzo se ne aggiunse ben presto: la requisizione da parte degli Stati belligeranti di gran parte del tonnellaggio ed il controllo più minuto su quello non requisito. Il solo Governo italiano aveva requisito o noleggiato alla fine del 1916 circa 600 piroscafi, la cui utilizzazione, per consenso generale, lasciava molto a desiderare, nonostante vari provvedimenti diretti ad ovviare ad alcuni degli inconvenienti prodotti dalla requisizione, fra i quali importante quello che istituiva una Commissione centrale del traffico marittimo, avente lo scopo di coordinare l'azione e le richieste dei vari Ministeri. La sola azione efficace da parte dello Stato per ottenere un miglioramento dei trasporti marittimi avrebbe potuto svolgersi facilitando gli acquisti all'estero di navi già pronte, ma quando ciò fu capito era ormai tardi perchè sul mercato le offerte erano rarissime ed i prezzi erano enormemente cresciuti. Così il decreto luogotenenziale 23 gennaio 1916 n. 71, che dichiarava esenti da trasporti obbligatori e da requisizioni i piroscafi acquistati all'estero di età non superiore ai 20 anni (innalzata poi a 25), non trovò applicazione alcuna (1). Con decreto 10 agosto 1916 n. 1031 si stabilì invece che i redditi dei piroscafi da carico acquistati all'estero e che fossero entrati a far parte della marina entro due anni, sarebbero stati esenti dall'imposta di R. M. e relativa sovrimposta durante i primi tre anni del loro esercizio effettivo, mentre si disponevano speciali contratti biennali di noleggio con gli armatori italiani per le navi acquistate all'estero; ma fino al 1916 tali provvidenze per le condizioni del mercato non avevano avuto applicazione. Altri provvedimenti del decreto, noto col nome del ministro proponente ARLOTTA, si riferivano alle costruzioni navali. La marina mercantile nel 1916 si accresceva di poche unità, tutte provenienti da costruzioni nazionali.

Con l'inoltrarsi della guerra la legislazione si moltiplica e riesce difficile seguirla nel suo mutevole svolgimento, diretto sempre a provocare un aumento del tonnellaggio acquistato o costruito. Con decreto 21 gennaio 1917, n. 238, e con altro del 18 stesso mese, n. 145, sui sopraprofitti di guerra, si adottarono nuove misure che integravano i precedenti decreti n. 71 e 1031 e che concedevano: la già detta esenzione ai piroscafi nazionalizzati non oltre il 26 agosto 1918; la esenzione da ogni requisizione o noleggio obbligatorio per la durata di un anno dalla data del rilascio dell'atto di nazionalità o del passavanti provvisorio, e fissavano condizioni particolarmente favorevoli nei riguardi dell'accertamento dei sopraprofitti di guerra. Il decreto 18 gennaio n. 145, dichiarava esenti dall'imposta sui sopraprofitti quei redditi che venissero per intero destinati all'acquisto di navi estere. Il decreto 10 giugno 1917, n. 945, — che regolò nuovamente questa materia per i redditi derivanti: *a*) da vendite di navi effettuate dopo il 1° agosto 1914; *b)* da indennizzi pagati da assicuratori o dallo Stato per perdita di navi; *c*) dall'esercizio di navi a decorrere dal 1° gennaio 1916 — stabilì che l'esenzione dalla sovraimposta era subordinata alla condizione che i contribuenti investissero in navi nazionalizzate, entro un anno dalla pace per acquisto all'estero o entro 30 mesi se per costruzione nazionale, una somma quadrupla della sovraimposta dovuta sui redditi medesimi. Con decreto 6 maggio 1917, n. 783, i provvedimenti di favore concessi ai piroscafi venivano estesi ai velieri. Ma questo complesso di disposizioni rimase praticamente senza efficacia per quanto riguarda l'acquisto di naviglio estero, perchè quando le esenzioni fiscali consentivano di ammortizzare rapidamente il plus-valore bellico delle navi, la libera disposizione del naviglio era sparita per l'estendersi, anche nelle marine neutrali, del divieto di dismissione di bandiera.

58. Alla scadenza del decreto Arlotta fu emanato il famoso decreto Villa del 18 agosto 1918, n. 1149, che da una parte fissava il regime per le navi che sarebbero state nazionalizzate dopo la scadenza del precedente, e dall'altro attenuava la liberalità del decreto Arlotta. Sul primo punto stabiliva che le navi ammesse a far parte della marina nazionale

(1) Cfr. l'*Annuario* del BACHI, 1916, pag. 321.

fino al 31 dicembre 1920 se acquistate all'estero e al 30 giugno 1921 se di costruzione nazionale, sarebbero state per un biennio noleggiate dallo Stato a condizioni tali da garantire, oltre all'interesse del capitale e ad un utile di esercizio, l'ammortamento del plus-valore della nave; sul 2º fissava il calmiere dei noli per le navi libere e limitava la esenzione dalla imposta e sovraimposta solo fino al momento in cui fosse stato ammortizzato il plus-valore. Per il caso di reimpiego, riduceva la somma da reinvestire dal quadruplo al doppio. Stabiliva poi altre norme per il regime dell'assicurazione contro i rischi di guerra, modificava le tabelle dei compensi di requisizione, aumentandole per i piccoli piroscafi e riducendole per i grandi.

Cessata la guerra, si mantennero ancora per molto tempo le requisizioni; un primo avviamento ad un regime di libertà si ebbe nel 1919 col decreto 30 marzo n. 502, noto col nome di decreto De Nava — che in parte modificava le restrizioni apportate dal decreto Villa a quello Arlotta, avvicinandosi a quest'ultimo — e manteneva il noleggio biennale obbligatoriamente solo per lo Stato, — avendo gli armatori facoltà di optare o per il noleggio o per la navigazione libera alle condizioni fissate dal decreto. Queste condizioni erano: libertà di requisizione o di noleggio da 2 a 4 anni; esenzione da qualsiasi imposta per un periodo di 5 a 10 anni, compenso pari ad un sesto della somma che lo Stato avrebbe dovuto ammortizzare se avesse effettuato il noleggio. I benefici del nuovo decreto erano estesi anche alle navi miste e da passeggieri, fino ad allora non contemplate dai decreti, a patto però che i nuovi piroscafi fossero adibiti a nuove linee indicate dal Governo e per una durata non inferiore a cinque anni. Intanto venivano riprese alcune linee sovvenzionate o con gestione diretta dello Stato o con partecipazione delle società.

Nel 1920 si accentuava il ritorno alla libertà del traffico marittimo, tuttavia in proporzioni inferiori alle richieste dei ceti interessati e dello stesso vantaggio dell'Erario. Con decreto 19 luglio 1920 n. 1135, al regime delle requisizioni, per le navi non soggette al regime dei decreti Villa o De Nava, si sostituiva quello del noleggio a condizioni di mercato calmierate, e si spostava l'obbligo del trasporto dalla nave all'armatore, consentendo, così, la formazione di consorzi per l'adempimento degli obblighi dei consorziati. Il rapido ribasso dei noli, che rendeva qualche volta passivo l'esercizio, indusse il Governo ad attenuare con successivo decreto i gravami del regime di noleggio, che sempre più tendeva ad acquistare le caratteristiche di un contratto comune (1).

Guardando il complesso della legislazione marittima di guerra si osserva che essa è stata ispirata dal doppio criterio di calmierare, da un lato, la merce *nave*, e dall'altro di stimolarne l'aumento; due obiettivi che ormai è pacifico cozzino l'uno con l'altro in modo notevole. Con l'estendere prematuramente il regime delle requisizioni, si toglieva agli armatori e ai capitalisti ogni attrattiva di correre i rischi formidabili connessi all'acquisto di navi in un momento in cui il loro prezzo appariva tale da spaventare chiunque. Trascurando, perchè estraneo alla nostra indagine, il danno che veniva inferto all'economia nazionale e alla stessa condotta militare della guerra dalla deficiente utilizzazione del naviglio (2), e limitando l'esame all'effetto che le requisizioni operavano sull'obiettivo principale del Governo: aumentare il naviglio nazionale, non si può non rilevare la grande discordanza fra il crearsi delle situazioni del traffico marittimo ed i provvedimenti diretti a fronteggiarli, discordanza nel senso che quando un provvedimento era preso esso non trovava più sul mercato una situazione che lo rendesse efficace. Si operarono le requisizioni

(1) Prima di finire questa rassegna conviene accennare ad un episodio che non ha trascurabile importanza. Il decreto Villa affermava il principio della costituzione di cooperative per l'esercizio della navigazione e della cessione alle stesse di navi dello Stato. In applicazione di tale decreto, con convenzione speciale, venivano ceduti alla « Cooperativa Garibaldi » 5 piroscafi ex-germanici sequestrati nei nostri porti, ad un prezzo corrispondente a quello della tabella contenuta nel decreto De Nava. Presentata la convenzione all'approvazione del Parlamento, più per ragioni politiche che per l'onere effettivo che ne derivava allo Stato, la Camera a scrutinio segreto respingeva il progetto. Le navi, a quanto pare, saranno restituite e il periodo in cui le ha gestite la *Garibaldi* sarà considerato come una gestione per conto dello Stato.

(2) Cfr. Umberto Ricci, *Il fallimento della politica annonaria*, Firenze, 1921.

quando era possibile comprare all'estero a patto che ci fosse libertà di requisizione: ci volle oltre un anno per convincersene, ma quando, finalmente, si emisero i relativi provvedimenti (Decreto Arlotta) praticamente non era più possibile comprare. Una nota diversa portava il Decreto Villa il quale eliminava, è vero, ogni rischio, ma toglieva anche il maggior guadagno e quindi dava all'investimento di capitali sul mare un carattere di normalità che, per il contrasto stesso con i lauti guadagni anteriori, doveva costituire una vera e propria doccia fredda. Costituirono un errore le agevolazioni del Decreto De Nava, consentite in un'epoca in cui ormai era da ciechi non vedere le cause che dovevano determinare la terribile crisi che attraversa in questo momento il traffico marittimo. Sicchè l'azione del legislatore, pur non essendo questa volta ispirata dal puro e semplice criterio economico, si è risolta in un danno della Nazione, ostacolando, in un primo tempo, l'aumento del naviglio con acquisti all'estero, favorendolo in un secondo tempo quando sarebbe stato invece più savio ostacolarlo, e lanciando un'industria, quella delle costruzioni navali, in una fase di intensa produttività così inopportuna per il periodo con cui coincide, come era stata inefficace prima per l'immediato miglioramento dei trasporti marittimi.

59. — Ciò, si può anche dedurre dall'esame delle statistiche che sono state pubblicate a guerra finita (1).

PROSPETTO XIX.

Situazione della marina mercantile italiana nel periodo 1914-1920. (Navi nazionali, escluse le sequestrate).

PIROSCAFI

	Aumenti			Diminuzioni			Situazione a fin d'anno		
	N°.	Tonn. Netto	D. W. C.	N°.	Tonn. Netto	D. W. C.	N°.	Tonn. Netto	D. W. C.
1914	—	—	—	—	—	—	644	934.396	1.958.838
1915	15	33.743	65.868	69	90.768	211.960	590	877.371	1.812.746
1916	12	34.155	68.427	103	158.354	352.135	499	753.172	1.529.038
1917	15	45.779	101.610	114	209.273	473.268	400	589.678	1.157.380
1918	14	39.868	88.210	50	97.810	194.233	364	531.736	1.051.357
1919	88	203.284	451.987	1	97	200	451	734.923	1.503.144
1920	123	263.405	635.580	4	2.522	4.890	570	995.806	2.133.834

Rapporti percentuali
tonn. nette e d. w. c. al 1914 = 100 per la situazione di fin d'anno
Gli aumenti e le diminuzioni sono riferiti ai dati dell'anno precedente.

1914	»	»	»	»	»	»	100	100	100
1915	»	3.6	3.3	»	9.7	10.8	91.6	93.9	92.4
1916	»	3.9	3.7	»	18.0	18.0	77.5	80.6	87.7
1917	»	6.1	6.6	»	28.0	30.9	62.1	63.1	59.0
1918	»	6.7	7.9	»	16.6	16.9	56.5	56.9	53.6
1919	»	38.2	43.0	»	»	»	70.0	78.7	76.7
1920	»	35.8	42.4	»	0.3	0.3	88.5	106.6	108.8

L'anno di maggiore depressione è stato dunque il 1918, quando il tonnellaggio è sceso al di sotto del 60 % di quello del 1914 mentre quello di perdite più sensibili è il 1917 in cui si è perduto circa il 30 % del tonnellaggio esistente al 1° gennaio. Gli aumenti, che si erano mantenuti assolutamente quasi costanti, sbalzano solo nel 1919 e 1920 e in tali proporzioni che al 31 dicembre 1920 si registrava nel D. W. C un tonnellaggio del 10 % superiore a quello del 1914.

Ma la scarsa, per non dire nulla, efficacia dei provvedimenti statali per aumentare durante la guerra il tonnellaggio con gli acquisti all'estero è dimostrata dall'analisi delle cause di aumento.

(1) Cfr. *La Marina Mercantile Italiana negli anni 1914-1920*, a cura del Ministero per l'Industria, 19 1.

PROSPETTO XX.

Aumenti verificatisi nella marina nel 1915-1920.

	Nuove Costruzioni			Acquisti all'estero			Ricuperi ed altre cause			Totale		
	N°.	T. N.	D. W. C.	N°.	T. N.	D. W. C.	N°.	T. N.	D. W. C.	N°.	T. N.	D. W. C.
1915	3	15230	19700	12	18513	46168	»	»	»	15	33743	65868
1916	8	31090	60277	4	3065	8150	»	»	»	12	34155	68427
1917	8	23720	47425	7	22059	54185	»	»	»	15	45779	101610
1918	13	38361	84010	1	1507	4200	»	»	»	14	39868	88210
1919	21	59115	113962	57	125057	297977	10	18919	40448	88	203091	452387
1920	27	54068	122825	61	175071	428719	35	34266	84036	123	263405	635580
Totale	80	221584	448199	142	345272	839399	45	53185	124484	267	620041	1412082

Nei tre anni di guerra in cui più grave fu il problema dei trasporti marittimi si comprarono appena 25 mila tonnellate, mentre la legislazione eccezionale spronò gli acquisti proprio quando sarebbe stato prudente non avere grandi entusiasmi. Le 175.000 tonnellate acquistate nel 1920 e parte di quelle del 1919 sono una conseguenza diretta del Decreto De Nava e pesano sull'erario per una cifra che prudentemente non è stata ancora comunicata, ma che fra ammortamento del maggior valore, interessi ed altro non deve essere inferiore al mezzo miliardo, non comprese naturalmente le spese di esercizio che si possono ritenere presso a poco compensate dal prezzo dei trasporti effettuati. Della stessa cifra oltre al bilancio dello Stato resta intaccata l'economia nazionale perchè si tratta di beni pagati in misura assai più alta del loro valore effettivo.

Le vicende della guerra hanno modificato anche la composizione del nostro naviglio nei rapporti del tonnellaggio unitario, del tipo e della età. Una prima indicazione approssimativa è data dal prosp. XIX in cui l'aumento del tonnellaggio medio è facilmente ricavabile dal fatto che mentre il numero dei piroscafi in confronto del 1914 è diminuito dell'11,4 %, il tonnellaggio è invece cresciuto del 6,5 %. La guerra ha accentuato quella tendenza all'aumento del tonnellaggio unitario dei piroscafi anche per la sopravvenuta necessità dei rifornimenti d'oltre oceano.

La composizione per tonnellaggio al 1914 e al 1920 è data dal

PROSPETTO XXI.

Piroscafi nazionali al 1914 e al 1920 classificati per tonnellaggio D. W. C.

	Cifre assolute				% sul totale del tonnellaggio	
	1914		1920		1914	1920
	N°.	D. W. C.	N°.	D. W. C.	D. W. C.	
fino a 500	108	24226	119	25419	1.2	1.2
da 501 a 1000	63	48078	43	32953	2.4	1.5
» 1001 » 2000	98	145.538	65	91.763	7.9	4.3
» 2001 » 3000	86	220.290	74	199.895	11.2	9.4
» 3001 » 4000	74	263.555	35	124.193	13.4	5.9
» 4001 » 5000	64	293.001	42	195.603	15.0	9.2
» 5001 » 6000	83	467.563	46	258.581	23.8	12.0
» 6001 » 7000	33	214.702	28	183.892	10.9	8.8
» 7001 » 8000	22	169.205	37	285.425	8.5	13.4
» 8001 in su	13	112.680	81	730.678	5.7	34.3
Totale . .	644	1958.838	570	2128.402	100	100

Tutti i gruppi si sono più o meno sensibilmente ridotti per far posto ai due ultimi, ma sopratutto a quello di 8001 in su il quale da poco meno del 6 % costituisce al 1920 un terzo della marina ed unito al gruppo 7001-8000 raggiunge quasi la metà. Il grande spostamento

è avvenuto nel 1919 e 1920 per effetto di acquisti all'estero e costruzioni nazionali di piroscafi di elevato tonnellaggio.

La ripartizione per età è data dal seguente

PROSPETTO XXII.

Ripartizione per età dei piroscafi superiori a 100 tonn. di stazza netta al 1914 e 1920.

Anno	fino a 5 anni	6-10	11-15	16-20	21-25	26-30	più di 30	Totale
				Cifre assolute				
1914	53 80244	55 154394	75 148446	75 150290	75 118121	67 93196	213 182673	613 927364
1920	159 404230	43 96864	55 127452	46 94427	47 96200	41 62673	136 112039	527 993885
				Percentuali sul totale del tonnellaggio				
1914	8.7	16.6	16.0	16.1	12.7	10.0	19.9	100
1920	40.7	9.7	12.9	9.5	9.6	6.3	11.3	100

È notevole anche qui il miglioramento avvenuto durante la guerra per le caratteristiche stesse della lotta sui mari che eliminava navi vecchie e le faceva sostituire da nuove. Oltre che al fatto guerresco, il fenomeno va però anche attribuito alla diversa natura dei traffici cui era adibita la marina e che, per le maggiori distanze e le esigenze di una navigazione di lungo corso, imponeva l'uso di navi nuove.

Oltre al naviglio nazionale durante la guerra si è utilizzato il tonnellaggio nemico fermo nei nostri porti e costituito da 69 piroscafi della stazza netta di T. 158331 e della portata di 370.236 d. w. c. Durante la guerra se ne aggiunsero altri 3 di T. 4935 e d. w. c. 12380, ma se ne perdettero 39 per T. N. 83772 e d. w. c. 207.532, sicchè al 31 dicembre 1920 ne rimanevano 33 per T. N. 79394 e d. w. c. 175084.

I cantieri navali.

60. — Già nelle pagine precedenti ho avuto occasioni frequenti di accennare al trattamento fatto durante la guerra alle costruzioni nazionali. Qui ne parlerò più particolarmente.

Una politica diretta ad aumentare il naviglio mercantile per mezzo delle costruzioni nazionali non si ebbe prima del 1916. La debole potenzialità produttiva dei nostri cantieri, accentuata dalla mancanza di materie prime e dalla rarefazione della mano d'opera, doveva, infatti, far ritenere del tutto assai lenta l'azione diretta a risolvere per quella via il problema dei trasporti. La politica verso i cantieri s'iniziò con la sospensione dei compensi di costruzione stabiliti dalla legge del 1911, sospensione che fu però di breve durata perchè presto si manifestarono gl'indizi di una politica decisamente protezionista che con la guerra aveva ben pochi rapporti per la lontananza stessa dell'epoca in cui se ne sarebbe potuto sfruttare i risultati.

Il decreto 10 agosto 1916 aprì la serie dei provvedimenti che dovevano creare un problema aggrovigliatissimo, da cui l'Erario non riesce ancora e probabilmente non riuscirà mai più a districarsi. Quel decreto concedeva l'esenzione dalla imposta e sovraimposta di ricchezza mobile per quattro anni ai piroscafi ammessi a far parte della marina entro il 1918; per la durata della guerra concedeva la franchigia doganale per tutto il materiale occorrente, consentendone il trasporto mediante i piroscafi requisiti, e accordava, ad aumento della legge del 1911, un compenso di costruzione di L. 85 a tonnellata, che si elevava a L. 105 con i compensi relativi alle macchine.

Le difficoltà di rifornimento delle materie prime vennero in parte superate mediante un accordo che faceva ottenere dall'Inghilterra 40000 tonn. di acciaio. Qualche dubbio fu avanzato sulla convenienza di una tale destinazione, di efficacia — dice il prof. BACHI — naturalmente lontana, di fronte alla penuria allora esistente per le industrie belliche (1), ma

(1) *L'Italia Economica nel 1916*, pag. 322.

su quella politica i dubbi non avevano più il modo di influire e gli sviluppi successivi ne dovevano dare la più lampante conferma.

Col decreto 21 gennaio 1917 la esenzione dall'imposta veniva estesa ancora per un anno ed elevata così a cinque, ma essa era limitata dal decreto 14 giugno 1917 n. 971 ai soli redditi di esercizio delle navi, non a quelli derivati dalle vendite, sicchè i costruttori, per utilizzare completamente le agevolazioni fiscali concesse dalla legge, trovarono convenienza a divenire armatori dei piroscafi da loro costruiti, sottraendo allo Stato la quota di imposta sul profitto che avrebbero realizzato se le navi fossero state invece vendute agli armatori. Il decreto Arlotta favorì, quindi, i costruttori navali e non gli armatori, seguendo una tradizione che si è saputa imporre anche durante la tempesta della guerra. La liberalità del decreto Arlotta e delle disposizioni che, successivamente, lo completarono, e l'eccezionale guadagno che consentiva con la libertà di requisizione, fecero moltiplicare l'attività connessa alle costruzioni navali, richiamandovi un capitale di quasi un miliardo (1); e mentre i costruttori avevano avuto convenienza a divenire armatori, i vecchi armatori trovarono conveniente a diventare a loro volta costruttori. Donde un fervore straordinario nell'impianto di nuovi cantieri, l'accaparramento a condizioni estremamente onerose di zone arenili, un contendersi a furia di aumenti di salario la poca mano d'opera specializzata rimasta, una vera rivoluzione, insomma, nella nostra economia marinara.

Su questo ambiente piombò il decreto Villa, il quale dette un colpo tremendo a tutto il groviglio di interessi che intorno alla ingrandita industria si era creato. Esso, infatti, alla libertà di requisizione sostituiva il noleggio obbligatorio per due anni, garantendo il pagamento del plus valore di guerra ma nulla più, e sopprimeva dunque l'incentivo ad estendere le costruzioni create dalla libertà stessa, limitava l'esenzione dall'imposta e sovraimposta contemplata dal Decreto Arlotta al solo periodo in cui non era ancora ammortizzata la differenza fra il prezzo di costo ed il valore stabilito dalla tabella per le navi noleggiate. Le proteste contro il decreto furono formidabili; il decreto Villa colpiva nel vivo le organizzazioni che avevano ormai il monopolio dell'industria navale e che mostravano di essere tanto potenti da costringere, come poi fecero con successo, lo Stato a ritornare sulla legislazione attenuandone la portata. Effettivamente il decreto modificava le concessioni fatte dal Decreto Arlotta e da questo punto di vista la critica era fondata, ma non si può negare che il ritorno sulle precedenti agevolazioni è inevitabilmente legato ad ogni forma protettiva. Ogni concessione di privilegi a carattere protezionista ha in fondo non una base economica, ma una base prevalentemenre politica; quando il favore elargito dimostra di essere in pratica di una portata molto più vasta di quella che si prevedeva, si creano situazioni eccessivamente fortunate che, essendosi sviluppate ai danni di tutti, finiscono col provocare una sollevazione di altre forze politiche. È perciò naturale che sotto l'azione di queste nuove forze, più intense di quelle che furono mosse quando si strapparono i favori, lo Stato ritorni sui suoi passi e sminuisca i favori già concessi. Purtroppo il Decreto Villa aveva un difetto: di essere alquanto tardivo e di essere arrivato quando ormai capitali immensi erano stati sperperati in impianti di cantieri nuovi, ma tuttavia la sua efficacia fu salutare perchè con una forte stretta di freni rallentò i lavori per cantieri nuovi o per ampliamento dei vecchi attenuando così le conseguenze del danno che avrebbe arrecato alla economia nazionale una ulteriore immobilizzazione di capitali in opere che avrebbero potuto cominciare a produrre soltanto ora, quando, cioè, non si sa nemmeno come alimentare i cantieri preesistenti.

61. Alcune disposizioni del decreto Villa, come quella che stabiliva un diritto di prelazione dello Stato per i piroscafi costruiti in Italia, le restrizioni sulla vendita dei piroscafi in costruzione e la facoltà di imporre dei noli massimi, furono revocate dal Decreto De Nava, il quale nel trattamento già esposto largheggiava con le costruzioni nazionali concedendo la libertà di requisizione e l'esenzione tributaria per un numero maggiore di anni di quello stabilito per le navi acquistate all'estero. Le agevolazioni dei decreti Villa e de

(1) *L'Italia Economica nel 1918*, pag. 323.

Nava, con decreto del 1921 furono estese al naviglio costruito nei cantieri della Venezia Giulia, i quali venivano così parificati ai cantieri nazionali con un onere per l'erario di circa duecento milioni.

Avvicinandosi l'epoca della scadenza dei termini fissati dal decreto De Nava, sulla stampa quotidiana e tecnica veniva iniziata una vigorosa campagna diretta ad ottenere una parziale o totale rinnovazione. La Camera non aveva avuto tempo di discutere dell'argomento e per conoscere il pensiero del Governo fu presentata e svolta in Senato una interpellanza dai Senatori ROLANDI RICCI e PRESBITERO a cui risposero i ministri ALESSIO per l'Industria e SECHI per la Marina (1). Fu esaminato tutto il problema connesso all'economia marinara e l'on. Alessio dichiarò, come opinione sua personale, che riteneva necessaria la proroga di due anni del decreto De Nava per favorire l'industria delle costruzioni navali. Passandosi allo studio delle conseguenze della proroga si vide che l'onere dello Stato non sarebbe stato inferiore agli 800 milioni; si escogitò allora un sistema di premi che, attraverso successive riduzioni, si concretò in un progetto che sarebbe costato circa 300 milioni. Il progetto Alessio fu aspramente combattuto dagli uni perchè dava troppo poco, dagli altri perchè creava un complicato meccanismo di sussidi; la caduta del ministero lo sottrasse ad una più approfondita discussione e lasciò al successore la cura di risolvere l'aspro problema.

Il ministro BELOTTI ha voluto dividere il problema dei cantieri in due parti, comprendendo nella fusione la liquidazione del decreto De Nava per quelle navi che alla data del 30 giugno 1921 erano in uno stato di avanzata costruzione, nella seconda la determinazione di un regime provvisorio che assicuri per alcuni anni una discreta attività dei cantieri. Col primo dei provvedimenti si concedono dei sussidi variabili a seconda dello stato di avanzamento dei lavori ai piroscafi che al 30 giugno 1921 avevano raggiunto una percentuale di avanzamento non inferiore al 30 %, con un limite massimo di spesa di 125 milioni. Da tale limite sono però esclusi i cantieri della Venezia Giulia per i quali il compenso sarà integralmente pagato in seguito a successivi accordi fra i ministri interessati.

Col secondo provvedimento il ministro Belotti si propone di risolvere la situazione dei cantieri con un meccanismo che dovrebbe a suo tempo facilitare la soluzione della quistione dei servizi sovvenzionati. Poichè per le navi miste non si sono colmati i vuoti prodotti dalla guerra, il ministro vorrebbe limitare la concessione del sussidio statale alla sola costruzione di navi miste, che diventerebbero perciò proprietà dello Stato, il quale a sua volta le cederebbe a suo tempo al concessionario dei servizi sovvenzionati. L'onere per lo Stato sarebbe di quasi un quarto di miliardo.

Dei due provvedimenti presentati dal ministro alla Camera non ne è stato discusso nessuno; solo il primo ha avuto l'approvazione della Commissione competente e ciò è bastato perchè il Governo si sentisse autorizzato ad emettere il provvedimento per decreto legge. L'altro avrebbe dovuto essere discusso alla ripresa dei lavori parlamentari.

Spezia, Capitaneria di Porto.

EPICARMO CORBINO.

---

(1) La discussione relativa fu raccolta in opuscolo a cura del Comitato interparlamentare permanente della Lega Navale Italiana, pubblicato in Roma nel 1920.

Pagine staccate

SOMMARIO: I salari degli operai in Italia — Il consumo del pane a Milano — Le condizioni ec miche della Germania — Le condizioni del lavoro in Russia.

I salari degli operai secondo i dati della Cassa Nazionale Infortuni.

Ben a ragione il Rag. Carlo Vismara — a cui dobbiamo questa opportuna elaborazione dei dati intorno ai salari degli operai raccolti in base alle statistiche dalla Cassa Nazionale Infortuni — asserisce che il problema della retribuzione ai lavoratori manuali è grave ed ha assunto, a causa principalmente della guerra, un' importanza massima tra le questioni interessanti la vita economica di ogni paese.

Non possiamo pertanto che lodare qualsiasi tentativo ed accogliere con favore ogni contributo, volto a diradare le tenebre in cui è avvolto il problema dei salari; lode che non si può fare a meno di rendere al Vismara che ha saputo, ponendo e seguendo criteri obiettivi, darci questi utilissimi dati, elaborati in base alle statistiche che per la sua speciale attività assicurativa è costretta a compilare la Cassa Nazionale Infortuni.

Con i dati raccolti dallo studio in esame non si può presumere che il problema della determinazione delle medie dei salari in ogni industria e nei vari anni nel nostro paese possa essere completamente risolto; però essi sono tali da poter ottenere, facendo gli opportuni confronti, risultati che presentano alfine un po' di realtà e fanno cadere le fantastiche cifre sui salari che gli interessati hanno spesso portato a sostegno delle proprie pretese nei contradditori con gli avversari.

Con l'obbligatorietà dell'assicurazione sugli infortuni stabilita con la legge del 1899, si iniziarono le prime statistiche dei salari. Questi ultimi non potevano essere quelli effettivi individuali di tutti gli operai assicurati e ciò a causa delle limitate e incomplete notizie che obbligatoriamente per legge devono dare gli industriali.

Gli unici dati che poterono essere raccolti ed elaborati per la determinazione del salario medio, furono:

a) il salario giornaliero denunciato alla Cassa dalle persone colpite da infortuni, sul quale viene basata la liquidazione dell'indennità. Questo dato servì per il calcolo dei salari medi del 1899 e per quelli dal 1913 ad oggi.

b) l'ammontare delle mercedi, come risultano dal foglio liquidazione paghe che per lo più trimestalmente rimettono gli industriali.

Con tale dato vennero calcolati i salari medi dal 1900 al 1910. Per gli anni 1911 e 1912 si presero dei valori presunti, compresi tra il dato del 1910 e quello del 1913.

I valori determinati dall'elaborazione del primo dato prestano il fianco a giuste obiezioni sia per il numero dei casi osservati di molto inferiore a quelli che si sarebbero potuti raccogliere considerando tutti gli operai assicurati, sia pel limitato numero delle industrie soggette all'obbligatorietà dell'assicurazione, sia infine per le diverse qualità della massa infortunata in rapporto a quella assicurata, ciò che esclude dall'osservazione statistica la serie dei salari di quegli operai meno soggetti ad essere infortunati.

A ciò va aggiunta un'altra particolare difficoltà, cioè quella avutasi in un primo tempo per la mancata denunzia da parte degli industriali dell'indennità caroviveri concessa durante la guerra ai loro dipendenti.

Per le suesposte ragioni i dati ottenuti dovrebbero quindi essere opportunamente corretti in aumento. Ma tale correzione è difficile ed azzardata e giustamente osserva il Vismara che è meglio presentare i dati stessi ottenuti direttamente senza alcuna correzione arbitraria.

Per quanto si riferisce al secondo dato, cioè quello dell'ammontare dei salari pagati, occorre ricordare che nei fogli di liquidazione paghe mancano le indicazioni relative al numero delle persone a cui si riferisce l'importo delle mercedi pagate.

La Cassa è stata costretta quindi a seguire una via di larga approssimazione onde poter conoscere il salario annuo individuale. Tale via consiste nel calcolare ogni anno il relativo dato, moltiplicando il numero degli operai denunciati nelle proposte di assicurazione per i mesi di durata del susseguente contratto e dividendo per dodici il totale dei prodotti così ottenuti. Per controlli fatti può ritenersi abbastanza vicino alla realtà il dato così ottenuto, che corrisponde a quello indicato in altre statistiche del genere sotto il titolo *« operai assicurati in media »*.

Dividendo l'importo complessivo delle mercedi pagate durante l'anno per il dato ottenuto col procedimento indicato sopra, si ottenne il salario individuale annuo, che a sua volta venne diviso per il numero delle giornate lavorative per conoscere il salario medio giornaliero individuale.

A causa dell'impossibilità di una diretta rilevazione, il numero delle giornate lavorative venne trovato dividendo il salario medio annuale ottenuto col secondo procedimento per il salario medio giornaliero ottenuto col primo metodo, ambedue riferiti al 1899.

In tal guisa il numero delle giornate lavorative venne trovato in 226.4, dato che da controlli diretti fatti risultò abbastanza attendibile.

Oltre al prospetto che qui riportiamo nei suoi dati principali

Anno	Salario medio annuo	Salario medio giornaliero	Anno	Salario medio annuo	Salario medio giornaliero	Anno	Salario medio annuo	Salario medio giornaliero
1899	527.47	2.33	1907	669.77	2.96	1914	799.19	3.53
1900	553.09	2.44	1908	665.49	2.94	1915	801.46	3.54
1901	561.61	2.48	1909	752.93	3.33	1916	912.39	4.03
1902	576.55	2.55	1910	737.42	3.26	1917	1109.36	4.90
1903	583.15	2.58	1911	747.12	3.30	1918	1367.45	6.04
1904	580.88	2.57	1912	769.66	3.40	1919	2001.38	8.84
1905	574.04	2.54	1913	801.46	3.54	1920	3158.28	13.95
1906	597.88	2.64				1921		18.91 (1)

(1) I° Semestre

sono raccolti in tre serie distinte altri quadri nei quali i dati relativi al salario medio individuale vengono presentati sotto vari aspetti.

La prima serie comprende tre prospetti indicanti rispettivamente per tutte le Sedi Compartimentali, dal 1913 al 1920, il numero dei salari giornalieri degli operai colpiti da infortuni, i salari medi giornalieri e le variazioni percentuali in confronto alle medie del 1913. In diagrammi riferiti ai singoli compartimenti sono considerati i salari medi e le variazioni percentuali per lo stesso periodo di tempo.

Nella seconda serie i salari giornalieri sono classificati in rapporto al valore, per conoscere in quale proporzione entrano a formare il valore medio ottenuto gli alti e i bassi salari. I gruppi di salari considerati sono 24 e per ciascun gruppo le tabelle indicano il

numero dei salari osservati e la percentuale di esso sul numero totale annuo dei salari osservati.

Dalla lettura di tali tabelle è possibile rilevare che i salari modesti non sono stati eliminati e che essi esistono tutt'ora, pur essendo decresciuti in misura notevole.

La terza serie racchiude due prospetti indicanti l'andamento dei salari nel 1921 nei nuovi Compartimenti in cui è stata organizzata la Cassa Nazionale Infortuni. Da queste tabelle si ha la conferma del progressivo abbassamento dei salari man mano che si procede dal Nord verso il Sud della nostra Penisola.

Ed ora poche parole di conclusione. Malgrado le obiezioni che possono essere mosse al sistema adoperato per la rilevazione dei salari giornalieri medi, i dati che sono stati raccolti sono per il nostro paese i più completi ed attendibili che si abbiano in materia, per il numero dei casi rilevati e per il grande numero delle aziende industriali sottoposte all'assicurazione. La loro utilità dal punto di vista pratico e teorico è indubbia solo che si pensi al fatto ch'essi hanno scalzato la base alle varie empiriche affermazioni sull'ammontare dei salari degli operai industriali, che erano diventate luoghi comuni e che placidamente venivano accettate e poste come base indiscutibile ad argomentazioni in buona parte infondate. Ciò fa pensare ancora una volta alla necessità che le attività degli studiosi siano rivolte a quell'opera d'indagine e di ricerca statistica che se comporta lavoro gravoso concede almeno la soddisfazione di compiere opera veramente utile e durevole per la ricerca della verità scientifica. È da augurare che l'indagine sulle industrie attualmente in corso presso il Ministero del Lavoro giovi almeno a dare sicure informazioni su questa materia.

* * *

Il consumo del pane in Milano.

Una parte dell'attività che svolge l'Ufficio Statistico costituito recentemente presso la Camera d'Industria e Commercio di Milano è dedicata allo studio di particolari aspetti della vita economica di quella città e del distretto assegnato alla Camera stessa (1).

Oltre ad una relazione a suo tempo pubblicata riguardante il problema dell'indennità caroviveri in rapporto agli indici del costo della vita e alla loro variazione, l'Ufficio ha pubblicato ora uno studio sul consumo del pane popolare e di quello comune, mettendolo in confronto con le medie del reddito e della natalità dei vari mandamenti della città.

La relazione diretta al Presidente della Camera di Commercio, che accompagna lo studio, che riassumeremo qui di seguito nelle conclusioni a cui l'Uffizio è giunto e nei metodi statistici adoperati, promette di eseguire altre indagini onde conoscere le variazioni che hanno subìto determinati consumi in relazione ai maggiori guadagni delle popolazioni, e ciò allo scopo di arrivare a conclusioni chiare e precise che possano servire di guida ai vari Enti pubblici e privati.

Ci permettiamo augurare che tale genere di indagini a forma monografica possa essere seguito da tutti quegli Enti che per la loro speciale funzione sociale hanno il dovere e la possibilità di osservare e di rilevare i molteplici fenomeni della vita economica della zona in cui estendono la loro influenza, in modo che possa formarsi quel materiale statistico di cui difettiamo e che assolutamente è necessario possedere per avere una conoscenza della nostra vita economica più precisa e più sicura.

Nell'aprile 1921 una occasione favorevole si presentò all'attenzione dello studioso desideroso di cogliere qualche notizia precisa sul tenore di vita delle varie classi sociali messe tra loro in confronto in base al consumo di una determinata derrata alimentare. In detto periodo si stabilì infatti la fabbricazione di due tipi di pane, diversi semplicemente per la forma e per il prezzo, ma uguali perfettamente per la miscela di farina di cui erano

(1) L'Ufficio ha pubblicato in questi giorni il primo fascicolo d'una raccolta periodica mensile di numeri dici dei prezzi all'ingrosso. Ne renderemo conto nel prossimo fascicolo.

composti. La differenza tra i prezzi ammontava a L. 0.60 il chilogramma. Per poter consumare il pane popolare era necessario però presentare l'ordinaria tessera di contingentamento, rilasciata durante la guerra, agli uffici mandamentali municipali per la vidimazione. Ritengo che per tale vidimazione fosse necessario qualche certificato di comprovata povertà da parte del richiedente e della sua famiglia, formalità a cui non si accenna e che per la noia e il perditempo che in genere comporta doveva allontanare chi ne avrebbe potuto beneficiare dall'usufruire di tal facilitazione nell'acquisto dell'elemento fondamentale dell'alimentazione.

Questa causa di carattere psicologico, come pure altre considerazioni della stessa natura che andremo ricordando man mano che se ne presenterà l'occasione devono essere tenute ben presenti nel considerare le conclusioni a cui giunge lo studio in esame, conclusioni basate su dati statistici non definitivi benchè degni di fede.

Le indagini svolte si riferiscono al mese successivo a quello in cui venne stabilita tale doppia forma di pane. Ricorda il compilatore dello studio che i dati di questo mese sono certamente più normali del precedente il quale può considerarsi epoca di esperimento. Potrebbe però darsi il caso, per le stesse ragioni che hanno fatto preferire il mese di maggio all'aprile, che nei successivi mesi i dati relativi al numero delle tessere vidimate fossero più vicini alla normalità e che quindi potessero alterarsi, benchè non di molto, le risultanze a cui giunge l'Ufficio Statistico.

Il numero delle tessere vidimate ammonterebbe nel mese considerato (maggio) a 208.705 contro 720.000 abitanti (popolazione riferentesi al mese di aprile del 1920 e desunta da fonte attendibile). Risulterebbe quindi che solo il 29 % della popolazione milanese avrebbe chiesto di consumare il pane di forma popolare; percentuale che viene separatamente calcolata per i diversi mandamenti in cui è divisa la città.

I dati suddetti vengono successivamente avvicinati a quelli relativi alla distribuzione dei redditi e alla natalità di ogni singolo mandamento. Nel primo caso come nel secondo i dati stessi vengono confrontati non solo per singoli mandamenti ma per zone concentriche in cui può essere divisa la città. Si parte dal presupposto che nel centro vivano le famiglie più ricche e che alla periferia abbiano invece la loro residenza le famiglie degli operai. Sia dal primo sia dal secondo confronto, nei riguardi tanto dei mandamenti quanto delle zone concentriche, i risultati a cui sarebbe pervenuto l'Ufficio di Statistica risulterebbero concordanti.

Nella zona centrale — nella quale sono compresi i mandamenti primo e secondo entro la linea del Naviglio, con una popolazione approssimativa di 98.726 ab. — avrebbero chiesto di consumare il pane di forma popolare solamente 23.150 persone, cioè il 23.45 %, percentuale che si eleva a 28.74 nella zona media, comprendente parte degli altri mandamenti, e a 37.27 nella zona esterna.

Tali confronti porterebbero alle seguenti conclusioni: 1°) che, data la differenza notevole di prezzo di 60 centesimi al chilo, il tenore di vita della popolazione risulterebbe elevato notevolmente, poichè il 71 % di popolazione rinuncerebbe a tale sensibilissimo risparmio di spese; 2°) che le percentuali riferite alle singole zone concentriche non sono così differenti da quelle che si sarebbero potute prevedere. L'abitudine al risparmio sarebbe più diffusa nelle classi agiate che in quelle operaie.

Queste considerazioni acquistano maggior valore se per un momento si pensi al maggior onere percentuale che comporta il consumo di pane a forma comune in confronto al consumo di quello a forma popolare nel bilancio alimentare di una famiglia di operai o di piccoli borghesi.

Infatti considerando il bilancio familiare completo stabilito dal Congresso Statistico tenuto a Milano nel luglio 1920 e confrontando gli indici che risulterebbero considerando il pane al prezzo di 1.40 e al prezzo di L. 1.80 (quest'ultimo venne calcolato dall'Ufficio Municipale del Lavoro facendo la media ponderata dei due prezzi riferiti al consumo effettivo) si avrebbe una differenza percentuale del 2.31, percentuale che si eleverebbe a circa 4 nel caso che si prendesse in esame il solo bilancio alimentare. Il risparmio totale,

sempre considerando il consumo di una famiglia operaia tipo, ammonterebbe a L. 6 settimanali se fosse consumato pane di forma popolare anzichè di forma comune.

Nel confrontare i redditi, come sono distribuiti, prendendo cioè la quota per abitante del reddito iscritto nei ruoli della imposta di famiglia nei diversi mandamenti (censimento 1911) con le percentuali della popolazione che non chiese di consumare il tipo di pane a prezzo politico si verifica che la grande disparità dei redditi rilevata nei vari mandamenti al 1911 non trova raffronto nelle percentuali del consumo del pane al più alto prezzo al 1920. Ad identica conclusione si giunge avvicinando i redditi e le richieste di consumo per zone concentriche anzichè per mandamenti. Un fatto che il confronto di tali dati avrebbe rilevato è che le grandi disparità di redditi che si notavano nel 1911 fra i vari mandamenti tendono nel complesso ad attenuarsi, come appare dal grado della richiesta che si fa del pane a forma popolare.

Volendo infine confrontare la natalità con la richiesta di pane a più basso prezzo per mandamenti, si nota che la serie dei rapporti della natalità e quella delle richieste di consumo negli stessi mandamenti non hanno andamento uguale essendo maggiori le differenze della natalità in confronto a quelle della richiesta di pane. Gli indici della natalità nel confronto delle zone concentriche sono a maggiore distanza tra loro che non quelli delle richieste di pane a più basso prezzo.

Tali sono le conclusioni a cui giunge l'Ufficio di Statistica in questo studio, piccolo per numero di pagine ma importante per risultati conseguiti: studio che a maggiore intelligenza dello studioso viene corredato di quadri statistici e di diagrammi raffrontanti le serie degli indici più sopra ricordati.

Anche volendo dare alle suddette conclusioni un valore che tenga nel dovuto conto le speciali condizioni psicologiche dipendenti dalla caratteristica attitudine delle classi operaie a sentire il risparmio, esse però conservano sempre una portata fondamentale per quanto si riferisce alla validità degli argomenti che amano portare a sostegno della loro tesi quei partiti politici che si fanno banditori di provvidenze sociali. Questo nei riguardi della incompleta conoscenza dei problemi economici fondamentali di cui spesso fanno mostra le Camere Legislative. Se poi volgiamo lo sguardo all'effettivo tenore di vita della popolazione milanese, con particolar riguardo alle classi operaie, dobbiamo convenire che se un notevole risparmio che porterebbe nel bilancio famigliare una semplice sostituzione di forma e non di sostanza non è inteso dalle classi sociali più direttamente interessate, bisogna convenire che le retribuzioni famigliari lasciano, checchè se ne dica in contrario, un buon margine destinato ai consumi voluttuari e di lusso, margine, che però sta sparendo di giorno in giorno date le necessità a cui sono e saranno costrette le classi operaie dalla grave crisi industriale che il nostro paese sta attraversando.

Le condizioni economiche della Germania.

Non sarà vano ripetere ancora una volta quello che ormai è un dato di fatto incontrovertibile e che spesso viene ad essere dimenticato per falsi sentimentalismi e per preconcetti ugualmente falsi: essere cioè la Germania un tale centro di vita economica di cui non si possa agevolmente far a meno nella valutazione dei mezzi per il ristabilimento dell'equilibrio economico mondiale.

Ciò non deve spingerci alla considerazione opposta, cioè alla sopravalutazione della forza economica tedesca; il tenersi a giusta distanza dagli estremi significa essere più vicini alla realtà delle cose.

Non solo per l'economia mondiale, ma anche e principalmente per quella europea, l'economia tedesca è uno dei principali fattori: la Germania è un centro vivo di vita, già riordinato moralmente e intellettualmente, e che persegue la sua ricostituzione con alacre e tenace attività. Questo è l'elemento che purtroppo gli altri paesi non possono affermare di possedere del tutto, a cominciare dal nostro, che soffre ora, a 3 anni e più di distanza dall'armistizio, la malattia della *violenza*, la quale nel generare odii di classi, di individui contro individui,

tiene ancora lontana la pace che sola può rendere il lavoro proficuo e il risparmio disposto all'accumulazione e volenteroso all'investimento.

Conoscere quello che è stato fatto dalla Germania in questi ultimi tempi in tutti i campi dell'attività economica e finanziaria, conoscere quali sono le impressioni che intorno alla sua capacità si sono formate nello spirito di osservatori americani e in pari tempo conoscere quello che dicono finanzieri ed economisti tedeschi sull'attività economica del loro paese, può essere interessante non tanto perchè i fatti e le opinioni siano tali da doversi accettare per intero, ma perchè attraverso le costanti preoccupazioni e qualche considerazione ripetentesi in guisa di parola d'ordine si possono conoscere gli scopi che vuol raggiungere la Germania e le sue vere preoccupazioni.

Tali opinioni sono raccolte in un fascicolo degli Annali dell'Accademia Americana di Scienze Politiche e Sociali, dedicato allo studio delle condizioni sociali e industriali della Germania.

Esso è diretto al popolo americano, preparato per esso, e benchè voglia essere imparziale si sente aleggiare attraverso tutti gli articoli un sentimento di benevolenza verso la Germania, di cui ad ogni piè sospinto si ricorda la potenzialità economica e si pongono in evidenza le possibilità future, capaci di restaurarne completamente le condizioni se gli alleati non insisteranno nelle loro pretese esagerate.

Ecco il luogo comune che si sente ricordare ad ogni istante.

Mentre in seguito esporrò riassumendole le principali monografie, non posso fare a meno di osservare come il paragone con gli altri paesi vincitori, specie con l'Italia, sfugge completamente per quanto riguarda le potenzialità rispettive economiche e i gravami determinati dalla guerra nei paesi vincitori.

In un solo punto viene ricordata l'Italia per dire una sciocchezza, cioè che nell'esercito non può essere riposta alcuna fiducia per la repressione dei disordini operai. Secondo l'opinione dell'Autore sono le organizzazioni operaie che dominano la situazione e al governo che desidera sopravvivere non resta che seguirle.

Il volume è diviso in quattro parti: la prima di esse racchiude in cinque articoli le impressioni di uomini inglesi, americani e neutrali, che hanno visitato la Germania dopo l'armistizio; la seconda parte tratta in altre cinque monografie delle condizioni del lavoro e della legislazione sociale; la terza delle condizioni di alcune industrie tedesche (trasporti, carbone, cotone); la quarta infine si rivolge alle condizioni economiche e sociali in genere della Germania, sviluppando alcuni particolari problemi, quale quello delle condizioni sanitarie delle abitazioni, delle cooperative etc.

Il primo gruppo, tra gli altri, comprende un articolo di Charles Trevelyan intitolato « La Germania sta avviandosi all'abisso? », nel quale l'Autore sostiene la necessità che s'inizii al più presto una nuova politica di ricostruzione economica che annulli o almeno attenui la portata delle clausole economiche che sono state imposte alla Germania circa le indennità, il tributo di carbone, e le occupazioni militari, se non si vuole che le popolazioni industriali tedesche vengano obbligate a perire o a fare qualche disperato sforzo per salvare il proprio avvenire.

Quanto di questo vivo desiderio sia stato soddisfatto ad un anno e più di distanza da quando furono scritte le conclusioni più sopra ricordate, stanno a dimostrare le condizioni attuali politiche dell'Europa.

L'idea della vera pace, comportante transazioni necessarie per mantenere fattiva e produttrice la convivenza sociale, sta facendo strada certamente e sicuramente su basi che si avvicineranno inevitabilmente a quelle idee fondamentali di giustizia e di equità che normalmente dominano la vita economica e morale.

Qualunque sia la forma che assumerà l'atto di ribellione a cui sarà costretta la Germania — conclude il Trevelyan — esso dovrà attribuirsi esclusivamente ai poco avveduti uomini politici degli Stati vittoriosi, che imposero ai vinti obblighi assolutamente superiori alla loro potenzialità economica.

Pur esprimendo il timore che un nuovo trattato non possa essere accettato dalla Ger-

mania, poichè se la Germania accettasse sarebbe costretta a mantenere i suoi impegni non potendosi più appigliare alla mancanza di una base morale che è servita ad essa fino ad oggi per sottrarsi comodamente alle clausole finanziarie del trattato di Versailles, il Cravath nell'articolo « Impressioni sulle condizioni finanziarie e commerciali » sostiene che il trattato stesso debba essere riveduto particolarmente per le clausole finanziarie.

Il Cravath si pone inoltre varie domande sul disarmo, sulle condizioni alimentari, sulla forma futura del Governo, sulla possibilità o meno di pagare grosse indennità, alle quali risponde particolarmente basandosi su impressioni e concludendo che la sorte della Germania è nelle mani degli alleati e degli Stati Uniti e che è necessaria una politica di cooperazione, che, pur presentando vari pericoli, è la più atta a risollevare le condizioni economiche europee.

Dopo un articolo di Wolf Isaac sui problemi commerciali e politici della Germania, che arriva alle stesse conclusioni degli altri per quanto si riferisce alla necessità di alleggerire i pesi imposti alla Germania, il Signor Filene, direttore della Camera di Commercio Internazionale di Boston, passa in rassegna le condizioni politiche dei maggiori Stati europei vincitori e vinti, a cominciare dall'Italia di cui riconosce i grandi meriti. Conclude, affermando anch'egli che il solo mezzo per ristabilire la pace economica del mondo consiste in una cooperazione internazionale, che non potrà essere effettiva sino a quando gli S. U. non prenderanno la loro parte di responsabilità.

Queste sono le conclusioni a cui giungono gli articoli raccolti nel primo gruppo, che certamente è il più importante, dato ch'essi racchiudono l'opinione di uomini americani e neutrali. Gli altri, compresi nei successivi gruppi, benchè più interessanti dal lato tecnico, non possono presentare uguale importanza dato ch'essi sono stati compilati da tedeschi, i quali non possono che raffigurare la situazione della Germania secondo un punto di vista non completamente obiettivo.

Le condizioni del lavoro e la relativa legislazione del periodo postbellico, in confronto a quella dell'avanti guerra, costituiscono l'oggetto del secondo gruppo di articoli, i quali nel passare in rassegna le condizioni d'ambiente che determinarono quei movimenti operai che condussero ad una diversa distribuzione della ricchezza, affermano in sostanza che le conquiste del proletariato non possono considerarsi definitive. Un nuovo periodo di riassettamento e d'equilibrio si dovrà certamente attraversare, in cui le rimunerazioni del lavoro saranno determinate dalle forze economiche normali.

Come, infine, e con quali risultati si sviluppò il movimento per la creazione del Consiglio Nazionale Economico, che tenne la sua prima adunanza il 30 6 1920, per utilizzare ed incanalare le forze produttive del paese e al quale vennero affidati i problemi del lavoro, ricordano in altrettanti articoli lo Shöffer, l'Ohse e l'Aufhäusser.

Di particolare interesse sono gli articoli raccolti nel terzo gruppo sulla questione del carbone, dei trasporti e delle comunicazioni, come sulla produzione del ferro, sulla situazione commerciale e sull'industria del cotone.

Valgono anche per questi le considerazioni a cui più sopra abbiamo accennato. Tutti sono stati redatti da tecnici ed industriali tedeschi e tutti inevitabilmente risentono del difetto di una non perfetta obiettività, che pur sarebbe stato desiderabile possedessero.

La quarta parte infine comprende articoli sull'igiene nazionale, sulle cooperative, sulle condizioni alimentari e dell'agricoltura, sul problema delle abitazioni, sul lavoro dei fanciulli, anch'essi compilati da esperti e da tecnici tedeschi.

"Le condizioni del lavoro in Russia".

Col titolo « Le condizioni del lavoro nella Russia dei Soviet », l'Ufficio Internazionale del lavoro ha pubblicato un questionario metodico con bibliografia, destinato a servire di guida e d'orientamento per una missione d'inchiesta in Russia.

Chi legge questo libro con animo spassionato e lontano da pregiudizi di qualsiasi genere, non può fare a meno di trarre alcune conclusioni sulle condizioni politico-giuridiche

russe, specie se pone la sua attenzione alle successive trasformazioni che determinate norme legislative subirono perchè la loro esistenza fosse più a lungo conservata e armonizzata con le condizioni reali della vita economica e sociale del paese.

Le norme giuridiche, è ormai cosa ben conosciuta, hanno vita più o meno lunga a seconda del grado di corrispondenza che esse hanno con il sentimento giuridico del popolo a cui devono servire.

Allorchè dette norme non rispondono alla coscienza giuridica che diede loro vita, esse scompaiono fatalmente per dar luogo ad altre che tengano conto delle mutate condizioni economiche e del nuovo atteggiamento che la coscienza giuridica popolare ha verso i valori fondamentali umani.

Tali presupposti non sembra che siano stati tenuti nel dovuto conto dal Governo russo dei Soviet, o se lo furono, essi sentirono troppo una volontà dominatrice non illuminata a sufficienza dalla realtà dei fatti: volontà che sembra guidata talvolta verso uno scopo educativo, per raggiungere il quale stava l'ipotesi di una rapidissima facilità di trasformazione della coscienza russa, presupposto che è fuori dalle possibilità umane, data la persistenza degli aggregati che domina sempre ogni azione dell'uomo.

Prima di tratteggiare per argomenti principali il rapido evolversi delle norme giuridiche verso quelle condizioni da cui in un primo momento si erano allontanate, ricorderemo a chi si deve l'iniziativa dell'interessante lavoro e come il copioso materiale ivi esaminato venne raccolto intorno ad un piano organico di lavoro.

La proposta d'istituire una commissione d'inchiesta partì dal delegato polacco Sokal e il Consiglio d'amministrazione dell'Ufficio Internazionale del Lavoro la raccolse nel gennaio 1920 decidendo d'istituire la detta commissione allo scopo di studiare la situazione della classe operaia in certi paesi dell'Europa Orientale e nella Russia dei Soviet.

Tale decisione fu mantenuta attraverso la discussione che a tal riguardo l'Ufficio ebbe sia col Consiglio Supremo che con il Consiglio della Lega delle Nazioni, e il 22 marzo dello stesso anno l'Ufficio stesso determinò la composizione della Missione, e ben marcando il carattere autonomo ch'essa veniva a possedere, non legata cioè ad alcuna azione politica, escluse da essa i membri che venivano designati dal Consiglio della Società delle Nazioni. La Missione veniva così composta di 5 delegati operai, 5 delegati imprenditori, e 2 delegati governativi.

Allo scopo di preparare alla Missione i mezzi atti a facilitare il suo compito venne proposto un questionario, il quale ebbe uno svolgimento interessante a cura principalmente del nostro delegato italiano all'Ufficio Internazionale, Guido Pardo (1), che attorno a ciascun argomento d'inchiesta raccolse documenti e notizie, dando in tal modo una sicura direttiva all'azione della Missione.

Detto questionario si compone di nove parti aventi per oggetto: il controllo dello Stato per la protezione dei lavoratori, la previdenza sociale, la libertà del lavoro, la libertà d'associazione, i rapporti tra lo Stato e l'industria, la situazione materiale della classe operaia, il lavoro agricolo, i risultati materiali del regime bolscevico, i risultati morali.

Gli argomenti invece trattati successivamente dal Pardo e dai suoi collaboratori si riferiscono alla durata del lavoro, ai salari, al lavoro delle donne, alla disoccupazione, al lavoro a domicilio, alle assicurazioni sociali, al lavoro obbligatorio, agli scioperi, all'organizzazione del Commissariato del Lavoro, alle unioni professionali, alla nazionalizzazione delle industrie, ai risultati di quest'ultima, al controllo operaio, al personale tecnico, alla situazione degli operai non nazionalizzati, alle cooperative russe.

La durata del lavoro venne stabilita dall'art. 3 del Decreto 29 ottobre e 19 novembre 1917 in 8 ore e quello settimanale in 48, compreso il tempo per la pulizia delle macchine e dei locali, senza alcuna eccezione di persone e d'imprese.

---

(1) Mentre correggiamo le bozze apprendiamo che il Pardo è morto di tifo in Russia, il 9 febbraio, mentre collaborava con Nansen all'opera di soccorso nelle regioni colpite da carestia. Alla memoria dello studioso valente e dell'uomo di gran cuore inviamo un commosso saluto [*N. d. D.*].

Tale periodo lavorativo venne ridotto a 6 ore per gli uffici. Il principio delle 8 ore fu confermato dal Codice russo del Lavoro del 1919 che riaffermò anche le disposizioni relative alle ore supplementari di lavoro, che potevano essere eseguite solo in due casi: 1° per impedire o prevenire ogni pericolo minacciante l'esistenza del Governo russo; 2° per l'esecuzione dei lavori pubblici indispensabili.

Tali le disposizioni legislative, che subirono profonde modificazioni nell'applicazione pratica, data la necessità in cui si trovò il Governo russo di elevare le produzioni industriali.

Tra i sistemi inaugurati per l'applicazione pratica delle dette norme legislative, va ricordato il *lavoro volontario*, che si inaugurò nella seconda metà del 1919. Il sabato venne destinato al lavoro volontario, così pure la domenica, e divenendo il bisogno del lavoro più pressante, il Governo dovette ricorrere alle ore supplementari, che secondo G. Laustary venivano pagate una volta e mezzo della retribuzione oraria ordinaria per le prime due ore e due volte per quelle successive. Il Commissario del Lavoro Schmidt, dichiarò nel 1919 che pur essendo sempre contrario il Governo dei Soviet al lavoro supplementare, lo stato attuale della Russia imponeva una durata lavorativa giornaliera superiore alle otto ore, perchè sarebbe stato vano sacrificare ad una teoria il successo della Rivoluzione.

Confessione preziosa, che risente la profonda evoluzione subita dal pensiero rivoluzionario in contatto con le necessità inderogabili della vita.

Ed infatti l'urgente necessità di un lavoro intenso in certi campi dell'attività industriale spinse il Governo russo ad abbandonare il sistema del lavoro volontario ed a ricorrere ad un sistema ancora più radicale, cioè ad aumentare la durata della giornata di lavoro. Nel febbraio 1920 abbiamo la sanzione ufficiale d'uno stato di cose che doveva già esistere allo stato di fatto.

Infatti in un radiotelegramma dell'11 2 1920 il Governo di Lenin dichiara che mentre il principio delle otto ore deve rimanere salvo, è necessità vitale per permettere che il grandioso edificio della Russia dei Soviet sia comodo e vasto per le masse lavoratrici, di lavorare quanto più si può fino a tanto che le forze lo permettono.

Inoltre da un radiotelegramma del 13/2 sappiamo che la domenica è giorno di lavoro. Il lavoro, nelle officine e nelle fabbriche, come pure nelle istituzioni soviettistiche, è aumentato di due ore.

E così, mentre in tutti gli altri paesi il principio delle otto ore è stato applicato praticamente, nella Russia dei Soviet le otto ore sono diventate 10 e 12.

Per la *determinazione dei salari*, i sindacati operai e il Comitato Esecutivo Centrale dei Soviet interessati elaborarono un progetto, che venne confermato dal Commissariato del Lavoro e pubblicato sotto forma di decreto.

Il decreto del 1917 riguardante i metallurgici di Pietrogrado divise gli operai in cinque gruppi secondo l'abilità professionale, e ciascun gruppo in tre categorie. La Commissione del salario delle officine procedette alla divisione degli operai, e si stabilì che le decisioni di essa dovevano essere sottoposte all'approvazione dell'Unione degli Operai Metallurgici.

Tale divisione in gruppi venne conservata per tutti gli altri centri industriali; i criteri per la fissazione dei salari secondo il Codice del Lavoro dovevano essere: qualità del lavoro, importanza dei rischi corsi, complicazione e precisione del lavoro, grado d'indipendenza e di responsabilità, e grado di educazione tecnica e d'esperienza necessaria per portare a buon fine il lavoro.

Allorchè il principio della nazionalizzazione delle industrie cominciò ad applicarsi, e gli operai divennero impiegati dello Stato, venne pubblicato un decreto (22 9/1918) che stabilì un tasso di salario minimo per tutta la Russia. Venne presa Mosca come base e il salario minimo venne fissato per tale città in ragione di 15 rubli e 60 copechi per giorno. Il paese a tale scopo venne diviso in tante zone e al costo della vita venne proporzionato il salario minimo per ogni zona.

La possibilità di pagamenti in natura non venne esclusa. Venne contemplato infatti caso di deduzione dal salario dell'affitto secondo l'estensione di superficie occupata, come

pure venne calcolata la quantità di farina corrispondente al lavoro compiuto da un uomo nel tagliare, trasportare e caricare un determinato volume di legna.

Tale calcolo venne esteso anche ai cavalli che venivano adoperati per il trasporto del legno stesso.

Saranno stati applicati questi sistemi di retribuzione, contemplati anche dal Codice Russo del Lavoro, e con quali conseguenze?

Esempi di altri sistemi di retribuzione si hanno in tutta la Russia, sistemi che nulla differiscono da quelli adoperati nei paesi occidentali a base capitalistica.

Non conosciamo con sufficiente precisione come vennero applicate tutte queste disposizioni legislative, ma tutto lascia prevedere che, in questo campo come negli altri, si sia riconosciuta la necessità di lasciare alla libera concorrenza la fissazione delle retribuzioni dei servigi come i prezzi dei prodotti.

La Costituzione Russa del 1918 sentì la necessità di affermare che ogni uomo ha il dovere di lavorare, considerando in tal modo il lavoro sotto il semplice punto di vista morale. In tal senso non venne ad affermare nulla di speciale, perchè sotto l'aspetto morale la necessità al lavoro è riconosciuta da tutti gli Stati civili.

Ma in breve la concezione che il lavoro umano è una proprietà dello Stato e che la prestazione di esso non può essere considerata come dovere morale ma come una vera obbligazione sociale, si fece strada e il Codice del Lavoro stabilì senz'altro che tutti dovessero essere obbligati al lavoro salvo alcune eccezioni di carattere naturale. Ma le disposizioni legislative non vennero applicate causa le difficoltà che era necessario affrontare e che si presentavano insormontabili. Solo verso la fine del 1919, per la crisi dei trasporti, per la necessità di vettovagliare e di armare un esercito numeroso, e per la nazionalizzazione industriale, la questione del *lavoro obbligatorio* venne nuovamente sollevata e vennero emanate le relative disposizioni per avere la mano d'opera necessaria per il funzionamento delle industrie nazionalizzate.

In tale questione la concezione del Trotski sulla costituzione del sistema economico sociale comunista ebbe modo di apparire nei suoi punti principali, malgrado le varie ambiguità e le contraddizioni, concezione che si può riassumere nella necessità di abolire la libertà del lavoro e di militarizzare le forze operaie.

Ma fino a qual punto questo programma venne sviluppato e messo in pratica e sotto quale forma e in quale misura?

Le risposte a queste domande non possono essere date, per le informazioni confuse e contradditorie che si hanno attualmente, ma l'impressione generale esposta dall'Ufficio Internazionale del Lavoro nel libro in esame è che il programma abbia avuto un principio di esecuzione, confermato dalle famose armate del lavoro che vennero a suo tempo costituite.

Sui risultati materiali *della nazionalizzazione delle industrie* i documenti sono stati abbondantemente forniti dal Governo dei Soviet, il quale, pur affermando le pessime condizioni industriali in cui si trovano le industrie in Russia, attribuisce tale stato alla guerra, alla smobilitazione industriale, al blocco, e non quindi al regime della nazionalizzazione a cui sono state sottoposte tutte le industrie russe.

Se il governo avesse pubblicato i bilanci completi per il 1918 e il 1919 dell'amministrazione gestita dal Consiglio Supremo dell'Economia Nazionale, si sarebbero potuti fare confronti ed esaminare i risultati ottenuti, cercandone le cause.

Si hanno invece solo notizie frammentarie, benchè copiose, che rendono impossibile i confronti.

Tutto però documenta lo sfacelo industriale russo, sia l'inchiesta parziale fatta dal Commissariato del Lavoro di Pietrogrado, come i dati forniti dalla Sezione Statistica della stessa regione, i quali, completati da quelli contenuti nel volume del Sokoloff « I bolscevichi giudicati da loro stessi » danno consistenza al giudizio espresso dallo stesso Autore il quale afferma che l'industria russa ha fatto subire allo Stato gravi perdite malgrado la nazionalizzazione e forse a causa di essa.

Kerenski in un suo articolo pubblicato dopo il 1917 ricorda le condizioni di ogni industria e per ogni regione, ed attribuisce lo sfacelo dell'industria cotoniera, siderurgica, della gomma, della carta e delle altre alla diminuita produttività dell'operaio.

Si è potuto constatare infatti nell'industria del cotone come in quella delle costruzioni delle locomotive, tanto per citarne qualcuna, che la produttività dell'operaio si è ridotta a poco più di un terzo, diminuzione che solo in parte può essere attribuita all'alimentazione insufficente poichè dipende quasi interamente dalla strana concezione dalle libertà e dalla mancanza di disciplina delle masse operaie russe.

All'inizio della guerra, *le cooperative russe* avevano raggiunto un grado di sviluppo ragguardevolissimo. Tra esse primeggiavano quelle di consumo, che avevano raggiunto la cifra di 10.000 nel 1914.

Le cooperative si contavano in 29.641 nel 1913, di cui sole 600 di produzione, e tra esse non mancavano quelle di credito che trovavano il loro organo centrale nella Banca Popolare di Mosca che finanziava tutto il movimento cooperativo russo.

Tale sviluppo si accentuò maggiormente durante la guerra e la prima rivoluzione, tanto che il numero dei soci delle cooperative s'elevava durante il governo di Kerenski a 10 milioni, con un movimento d'affari rilevantissimo.

I cooperatori compresero perfettamente la minaccia a cui sarebbero andate incontro le cooperative con l'instaurazione del regime soviettista e non mancarono pertanto di protestare vivacemente allorchè avvenne il colpo di Stato che doveva portare al potere Lenin, come pure quando si addivenne alla pace di Brest Litovsk.

Pel carattere d'indipendenza e per la potenza che aveva raggiunto la cooperazione, il governo dei Soviet sentì la necessità di limitare in tutti i modi la libertà delle cooperative, opponendole formalità burocratiche di vario genere e proponendo in varie occasioni progetti che dovevano asservire il movimento cooperativo alla volontà dei nuovi padroni. Così il progetto di legge del febbraio 1918, come quello dell'aprile dello stesso anno del Consiglio Supremo Economico, fallirono appunto per l'opposizione dei rappresentanti delle cooperative.

In seguito, non mancò il Congresso dei Soviet economici dell'agosto 1918 di accentuare la pressione sulle cooperative, pressione che si determinò in varie disposizioni legislative.

Ma qual è all'ora attuale il grado d'indipendenza delle cooperative russe, qual è il valore della loro autonomia? possono esse considerarsi come una istituzione dello Stato Soviettista?

Certo è che anche i benefizi sociali dell'organizzazione cooperativa sono stati quasi annullati, per i mille intralci opposti al suo funzionamento.

T. Martone.

Recenti Pubblicazioni

GRILLI C. — *Il protezionismo dopo la guerra.* Roma, Coop. Arti Grafiche Nazionali, 1921.

Quali siano i criterii direttivi a cui si ispira la politica doganale e commerciale del dopo-guerra è già noto. Ne hanno parlato giornali, uomini politici e di studio nonchè riviste di coltura varia, se ne sono occupate conferenze internazionali e congressi nazionali, debbono interessarsene le amministrazioni e le assemblee legislative. Un'ondata di intenso protezionismo, contrariamente a quello che durante la guerra si consigliava da alcuni, si è estesa, affermandosi sia fra i piccoli sia fra i grandi Stati.

Il Grilli rileva nel suo studio i moventi nuovi (accanto a quelli tradizionali) di questa politica: essi sono la tutela di industrie ritenute cardinali per la sicurezza politica dello Stato e la paura di una concorrenza sleale determinata dal deprezzamento della valuta. Scegliendo fra i varii Stati i più importanti, e cioè gli Stati Uniti e l'Inghilterra, espone i provvedimenti che vi sono stati adottati in conseguenza di tali nuovi principii. Nel commento, che segue i provvedimenti stessi, ne spiega chiaramente la connessione con le condizioni economiche-finanziarie delle due nazioni, senza per questo giustificarli.

La critica delle misure adottate non è difficile: il Grilli parte da un punto di vista teorico e pratico per indicare l'elasticità del concetto di industrie cardinali, rilevando come esso possa nascondere il fondamento di un protezionismo sempre più esteso. Per quanto concerne il *dumping* delle valute si riporta per rifiutarlo ai principii tradizionali, che regolano il commercio estero, sulla base delle acute spiegazioni che ne ha date il prof. Gustavo Cassel, e dimostra al tempo stesso la mancanza di un vero e proprio *dumping* nel senso comunemente accolto nella scienza e nella politica.

Questa parte dello studio è assai interessante e sintetizza chiaramente principii che non è facile esporre.

Nel complesso lo studio del Grilli è una critica minuta e seria delle tendenze attuali: ma sfortunatamente essa non è ascoltata. Infatti anche dinanzi alla irrazionalità dimostrata dei provvedimenti adottati, le tendenze di protezione si mantengono per ora vivissime, ed hanno sempre maggiore applicazione. Ciò trova forse spiegazione nel fatto che in un periodo di crisi e di profondo malessere è umano che da tutti si ricorra a provvedimenti ritenuti di valida tutela ed ispirati a circostanze di carattere politico, nel senso comune della parola.

E. ANZILLOTTI.

BUNGE A. E. — *Los problemas econòmicos del presente.* Buenos Aires, 1920.

Il valente direttore generale dell'Ufficio Statistico Argentino raccoglie in questo volume parecchi suoi scritti sopra argomenti economici di attualità, ai quali serve d'introduzione una conferenza sulle indagini economiche positive in relazione alla politica economica.

Gli scritti riguardano i più svariati argomenti: popolazione e immigrazione, capitale e lavoro, rincaro della vita e salari, disponibilità e prezzi dei generi alimentari, le con-

dizioni d'abitazione degli operai, il costo della vita, il potere d'acquisto della moneta, la proprietà urbana, la produzione e le industrie nazionali.

Il libro è sopratutto degno d'encomio per la copiosa messe di notizie sulla economia argentina, che offre al lettore, e per il continuo e ben riuscito sforzo dell'autore di dar forma semplice e piana alla discussione dei problemi economici. G. M.

TURPIN H. — *Le problème international du chômage*. Paris, Giard. Frs. 2.

Confessa l'Autore che l'impresa produttrice non può essere organizzata a sistema cooperativistico per varie difficoltà d'ordine tecnico e per il grado elevato in cui sono accentrate le industrie capitalistiche.

Ritiene però, e in ciò sta la contraddizione insanabile entro cui si avvolge il Turpin, che il commercio, così per l'approvvigionamento delle materie prime come per il collocamento all'interno e all'estero dei prodotti fabbricati, possa essere sottratto all'impresa capitalistica e organizzato secondo i principi della cooperazione.

La contraddizione sta in questo: che l'Autore non si accorge che il commercio presenta difficoltà tecniche ed economiche di importanza non certamente inferiore a quelle che lo stesso Autore ha riscontrate nella produzione e a causa delle quali il movimento cooperativistico nella produzione non ha avuto risultati lusinghieri. Il commercio in tutte le sue forme è un ramo dell'attività umana, che non può ancora, data l'immaturità dei tempi, essere regolato interamente dalla *cooperazione*.

Il Turpin per raggiungere lo scopo prefissosi vorrebbe sostituito l'attuale sistema monetario con un altro in cui dovrebbe essere mutato l'Ente emittente, che diverrebbe per l'occasione « Il Magasin des Gros de Coopératives de France » e che avrebbe per base non un determinato rapporto con le riserve metalliche od equivalenti esistenti nelle casse degli Istituti di Emissione, ma una perfetta eguaglianza con il valore delle merci disponibili nei depositi dell'Ente.

Con ciò si potrebbe evitare il fenomeno della sovraproduzione artificiale, che secondo l'Autore genera senz'altro la crisi delle imprese industriali e la conseguente disoccupazione.

Il problema internazionale della disoccupazione non dipenderebbe quindi, secondo il Turpin, che da una conveniente soluzione della questione monetaria secondo i principi cooperativistici.

A parte la contraddizione più sopra accennata, il progetto si presta a critiche così dal lato tecnico come dal lato economico.

Riteniamo che non è possibile risolvere un problema quale è quello della disoccupazione modificando il sistema monetario, che non può essere che un indice, un segno qualsiasi di altre cause più profonde, le quali devono ricercarsi in determinati stati d'animo individuali e collettivi. È vano illudersi sulla miracolosa efficacia dei nuovi sistemi di organizzazione economica, a sanare i mali sociali.

T. MARTONE.

MANN G. — *Problemi e tecnica dell'esportazione d'oltremare*. Milano, Treves 1921.

Il dott. Mann è uomo di studio e insieme d'affari. E tale sua doppia qualità manifesta nelle otto lezioni semplici e chiare professate già all'Istituto Superiore di Trieste e raccolte poi in un volume nella Biblioteca di Scienze Economiche dal solerte editore milanese. Naturalmente molte parti del suo libro non sono nuove, ma specialmente là dove tratta i lati tecnico-commerciali del problema fornisce nozioni e formula giudizii degni della maggiore attenzione. In particolare ci piace di riportare la conclusione del libro alla quale pienamente sottoscriviamo: « In Italia l'esportazione d'oltremare, organizzata con criterii larghi e moderni, non si è ancora sufficientemente sviluppata e ogni sforzo per favorirla è altamente encomiabile. Il cammino è irto di difficoltà e la mèta non può venir raggiunta

senza sacrificio; tuttavia il problema deve venire affrontato con slancio e con energia, per il benessere economico e morale del Paese. Bisogna però evitare di attendere aiuti governativi e privilegi; l' iniziativa privata diligente ed esperta può meglio di ogni altra arrivare al miglior successo ». G. D. V.

Il Porto di Genova. — Resoconto della conferenza tenuta nel Palazzo di S. Giorgio, 1921.

In due sedute tenutesi il 16 e il 22 novembre u. s. nel vecchio Palazzo S. Giorgio, si è svolta una conferenza sotto la presidenza del senatore Nino Ronco allo scopo di discutere le questioni relative all'ordinamento del Consorzio Autonomo e ai finanziamenti necessari per i lavori portuali di Genova, di proporre al Governo quelle soluzioni sulle quali il consenso degli interessati fosse unanime, e di cercare, mediante un contraddittorio, un eventuale terreno di conciliazione per quei problemi, come l'ordinamento del lavoro, per i quali esiste maggior dissenso tra le parti interessate.

Per il mancato intervento delle rappresentanze delle masse lavoratrici addette al nostro massimo emporio, causato da ragioni di dubbia opportunità, la conferenza è stata sterile nel suo principale scopo, che doveva essere appunto quello di cercare la soluzione più conforme alle necessità del momento dell'urgente questione del lavoro. T. M.

LURASCHI A. — *Sul contratto di lavoro nell' industria del pane.*

A cura della Federazione Nazionali Esercenti l'industria della Panificazione è stato publicato questo volumetto, decimo della serie che va pubblicando la suddetta Federazione intorno ai problemi relativi a questa industria.

Dopo aver premesso la necessità che esista uno spirito intimo di collaborazione tra i datori di lavoro e gli operai, allo scopo di dare alla produzione il massimo contributo di energia e di capitali, l'Autore si sofferma ad esaminare le diverse forme di retribuzione del lavoro, proponendo un nuovo sistema più conforme alle speciali condizioni in cui si svolge l'industria del pane, tenuti presenti gli interessi delle varie classi sociali.

La paga dell'operaio dovrebbe, secondo il concetto del Luraschi, entrare nel dato di panificazione (somma delle spese generali) non come un valore risultante dalla libera contrattazione bensì come un valore discusso e definito dalle competenti commissioni.

La tesi è azzardata e presta il fianco a critiche numerose. È certo però che, anche in questo campo, le necessità economiche porteranno ad un equilibrio nuovo, che auguriamo possa mantenersi per lungo periodo, senza oscillazioni brusche che danneggiano tutti e principalmente i più diretti interessati.

Le altre condizioni del concordato di lavoro, come i turni di lavorazione, le previdenze sociali, le ore di lavoro, sono esaminate in una seconda parte del volumetto, con appendici mostranti i minimi di paghe delle varie industrie e il progetto di legge Labriola per le ore di lavorazione. T. M.

BANK OF CHOSEN — *Economic history of Chosen.* — *Economic history of Manchuria.* Seoul, 1921.

Nel decennio dalla sua fondazione, la Banca di Corea pubblica questi due volumi, straordinariamente interessanti specialmente per noi che viviamo tanto lungi dall'Estremo Oriente. E infatti lo scopo di essi è appunto quello di far conoscere all'Europa ed all'America le risorse e l'attività dei paesi descritti.

Il volume sulla Corea, dopo una breve introduzione storica, tratta della ricostruzione economica intrapresa dal governo giapponese nel disgraziato paese, dopo averlo assunto sotto il proprio protettorato (1905), che diede poi luogo (1910) all'annessione. Non si può dissimulare che questa parte del libro, tendente a mostrare i benefizi della nuova ammi-

nistrazione in un paese asservito, è forse ispirata a soverchio ottimismo, poichè ai vantaggi economici non si contrappone il danno politico e morale del servaggio. Tuttavia la forma dell'esposizione è in generale assai temperata e scevra da esagerazioni.

Molto più importante è la seconda parte, dove è descritto lo sviluppo economico del paese, con un'ampia esposizione delle sue risorse naturali (minerarie, forestali, ecc.).

Nel volume sulla Manciuria è studiata anzitutto la trasformazione economica avvenuta nel vastissimo paese per effetto di influenze straniere, poi è particolarmente esposta l'azione della Russia fino al 1904 e del Giappone dal 1905 in poi. Speciali capitoli sono dedicati all'agricoltura, alle industrie estrattive, forestali e pescatorie, all'industria manifattrice, alle ferrovie, allo sviluppo del traffico e del commercio, alla circolazione, al credito.

L.

POTHMANN W. — *Zur Frage der Eisen-und Manganerzversorgung der deutschen Industrie.* Jena, Fischer, 1920. M. 30.

La nuova sistemazione delle frontiere nell'Europa Centrale ha tolto alla Germania una parte non piccola dei tesori del suo sottosuolo. Specialmente per ciò che riguarda i minerali di ferro, la falcidia è stata gravissima.

L'ing. Pothmann è stato indotto, da questa condizione di cose, a studiare a fondo il problema del rifornimento dei minerali di ferro e di manganese all'industria germanica. E lo ha fatto con tale diligenza ed acume da riuscire a compiere opera di grande importanza, perchè non soltanto le condizioni della Germania ma anche quelle degli altri principali paesi produttori sono esposte bene ed esattamente, di modo che il volume costituisce un'ottima fonte d'informazioni.

Dopo alcune premesse di carattere generale e dopo alcuni dati sulla produzione della ghisa e sul consumo di minerali di ferro degli alti forni germanici, l'autore affronta il principale oggetto della sua indagine.

Comincia con lo studio dell'approvvigionamento delle officine germaniche da fonti nazionali e descrive, in base ai risultati delle ricerche più recenti, spesso molto divergenti da quelli di pochi anni or sono, le risorse di minerali di ferro della Germania, come sono ridotte dopo il trattato di Versailles.

Eesamina poi l'approvvigionamento da fonti estere ; ed è così tratto ad analizzare la situazione di ciascuno dei principali paesi che solevano rifornire la Germania : Svezia, Francia, Spagna, Russia. Espone le condizioni precedenti alla guerra, descrive le trasformazioni avvenute nel corso del conflitto, accenna alle condizioni post-belliche e fa qualche previsione per il prossimo avvenire. Oltre i citati paesi, l'autore prende in esame anche la Norvegia, il Brasile e altri paesi dell'America centrale e meridionale, come possibili futuri fornitori di minerali di ferro alla Germania.

Su linee analoghe, ma più sommariamente, è condotta la indagine intorno ai minerali di manganese.

Nell'insieme, libro ben riuscito e indispensabile a chi sia per studiare i problemi della produzione e del commercio del ferro. G. M.

RONALDSON J. H. — *Coal.* 6 *s.*
CRONSHAW H. B. — *Petroleum.* 5 *s.*
CRONSHAW H. B. — *Oil shales.* 5 *s.*
CRONSHAW H. B. — *Silver ores.* 6 *s.*
RUMBOLD W. G. — *Chromium ore.* 3 *s.* 6 *d.*
LUMB A. D. — *The platinum metals.* 3 *s.* 6 *d.* London, Murray, 1920-21.

Questi sei volumi fanno parte della serie di monografiesulle risorse minerarie del mondo compilate per cura dell'*Imperial Institute.*

Dense di notizie e diligentemente compilate, le monografie sono utili così per il geologo come per l'economista. Tuttavia non si deve tacere che, per quanto riguarda i paesi estranei all'Impero Britannico, le notizie fornite sono spesso di seconda mano e non appariscono sempre sufficientemente controllate nè desunte dalle fonti più sicure. Tanto per dare un esempio: il compilatore delle notizie sul petrolio e sugli scisti oleosi mostra di ignorare, tra le fonti italiane, la *Rivista del Servizio Minerario*, che pure è la fonte ufficiale e la più attendibile.

Nuoce, inoltre, alle monografie, la mancanza, o meglio la scarsezza, di tabelle statistiche riassuntive. Per talune materie minerali, se il lettore vuol farsi un'idea riassuntiva delle risorse del mondo, o anche del solo Impero Britannico, è costretto ad un paziente spoglio delle notizie fornite separatamente per i vari paesi. Perfino per il carbone fossile, sono riportate in una tabella d'insieme le notizie sulle risorse dei vari paesi date dell'inchiesta mondiale del 1913, mentre è noto che successivi studi hanno molto modificato alcune delle stime fatte in quell'occasione: così per la Russia, per la stessa Gran Bretagna per la Germania e per parecchi altri paesi.

Nonostante questi difetti, la collezione costituisce un'ottima preparazione ad una statistica internazionale delle risorse minerarie e della produzione mineraria (simile alla statistica agraria dell'Istituto internazionale di Roma), che costituisce uno dei più vivi *desiderata* degli studiosi e dei pratici che si occupano di fatti economici ed uno dei compiti che si propongono all'Ufficio Statistico della Lega delle Nazioni. G. M.

INSTITUT INTERNATIONAL D'AGRICULTURE. — *Produits oléagineux et huiles végétales.* Roma, 1921. 20 frs. — *Commerce international du bétail et de ses dérivés.* Roma, 1921. 8 frs.

Queste due pubblicazioni dell'Ufficio statistico dell'Istituto Internazionale di Agricoltura, diretto dal prof. Ricci, costituiscono un prezioso complemento agli annuari ed ai bollettini mensili di statistica agraria.

Il volume sui grassi vegetali raduna per la prima volta un'enorme massa di notizie sulla produzione e sul commercio dei semi o frutti oleosi e degli oli. Le tavole statistiche sono date paese per paese, ma sono riassunte per i principali prodotti nella introduzione, e integrate da una serie di tavole di confronti internazionali circa il commercio.

Il volume sul bestiame e derivati consta di due serie di tabelle. La prima serie fornisce i dati riferentisi ai vari paesi, per ciascuna specie animale o per ciascun derivato; la seconda serie indica invece, prodotto per prodotto e paese per paese, la provenienza delle importazioni e la destinazione delle esportazioni.

I dati di questo secondo volume si riferiscono al periodo 1915-19, mentre quelli del primo, che giungono pure al 1919, risalgono in molti casi assai addietro nel tempo.

Un proverbio, volgare ma espressivo, dice che « l'appetito viene mangiando ». E così gli studiosi che hanno fra le mani queste belle raccolte di dati pensano, fatalmente, che sarebbe un gran peccato non vederle continuate regolarmente negli annuari e nei bollettini mensili dell'Istituto. Poichè l'Ufficio statistico dell'Istituto Internazionale ha sempre mostrato d'intendere quanto sia essenziale non soltanto offrire al pubblico i dati statistici in materia economica ma anche offrirli *presto*, osiamo sperare che le pubblicazioni qui ricordate costituiscano l'inizio di una pubblicazione periodica. G. M.

BATARDON L. — *Notions sommaires de comptabilité industrielle.* Paris, Dunod, 1920, 8 frs.

La determinazione del costo dei prodotti ottenuti successivamente nei vari stadi di lavorazione, come pure del prodotto finito pronto alla vendita, è problema di cui è ovvia l'importanza nei riguardi dell'organizzazione di una impresa industriale.

Esso può essere risolto spesso, ma non sempre, secondo il carattere speciale della produzione, la quale talvolta permette solo la determinazione del costo in via di approssimazione, non attraverso un procedimento contabile ma con mezzi di carattere esclusivamente tecnico.

In questo volumetto l'Autore espone precisamente in una prima parte, con quali libri e con quali procedimenti è possibile ottenere per via contabile la soluzione del problema della determinazione del costo di produzione.

Per le imprese industriali, più sopra ricordate, cui, per la loro produzione caratteristica (chincaglieria, serramenti ecc.), è impossibile o almeno difficile l'applicazione delle norme contabili indicate nella prima parte, l'Autore fissa in una seconda parte due procedimenti contabili atti a controllare il costo di produzione determinato alla stregua di criteri e con mezzi tecnici.

T. M.

INSTITUT INTERNATIONAL DE STATISTIQUE. — *Annuaire international de statistique*. Volumi VI, VII, VIII. La Haye, Van Stockum, 1920-21. Prezzo franchi 6 per volume.

Proseguendo l'utilissima opera di raccolta e di comparazione internazionale di dati statistici, iniziata con gli Annuari relativi alla popolazione dei quali abbiamo già parlato in questa rassegna, l'Ufficio permanente dell'Istituto Internazionale di Statistica raduna ora in questi volumi una grande quantità di dati statistici in materia economica.

Nel VI volume sono raccolte notizie sui salari e sulla durata del lavoro nelle industrie estrattive, trasformatrici e agricole; sui contratti collettivi di lavoro; sulla disoccupazione e sul collocamento dei disoccupati; sui sindacati operai e padronali; sugli scioperi e sulle serrate.

Nel VII volume sono riuniti dati sopra l'istruzione elementare, sopra l'agricoltura, sulle comunicazioni postali, telegrafiche e telefoniche, sulle società anonime e sulle cooperative, sulle abitazioni, sul movimento dei prezzi all'ingrosso.

Il volume VIII è dedicato alle statistiche delle finanze pubbliche, della produzione industriale, dei cambi.

Notiamo con mortificazione la misera figura che fa il nostro paese in questa raccolta internazionale di dati, per la meschinità delle notizie offerte. Nè poteva figurar altrimenti, dato lo stato di disorganizzazione della nostra statistica ufficiale.

G. M.

BANCA COMMERCIALE ITALIANA. — *Cenni statistici sul movimento economico dell'Italia*. Milano, 1921.

Ormai il titolo di questo annuario economico è inadeguato all'ampiezza del suo contenuto.

Oltre i cenni statistici sulle condizioni economiche dell'Italia nel biennio 1919-20, dovuti — crediamo — al prof. Bachi, oltre l'annesso ricchissimo corredo di tabelle statistiche, il volume contiene una vasta raccolta di legislazione tributaria, opportunamente accompagnata da sommarie spiegazioni.

Ci auguriamo di veder proseguita in avvenire, con periodicità annuale e con sollecitudine nella distribuzione, questa utile pubblicazione.

L.

COMUNE DI MILANO. — *Annuario storico-statistico*, 1919. Milano, 1921. L. 20.

Fra le critiche che si muovono all'amministrazione comunale milanese non può certo porsi quella di aver trascurato la raccolta, la elaborazione e l'ampia divulgazione di dati statistici sopra i principali aspetti della vita cittadina. È merito principalmente del dott.

Schiavi quello di aver trasformato l'antico e pesante annuario statistico in questa agile e quasi attraente pubblicazione, che invita il lettore ad approfondire, sulla base dei dati di fatto, l'esame dei principali problemi della metropoli lombarda. Il bollettino mensile «Città di Milano» completa ed aggiorna le notizie di questi annuari, dei quali tuttavia ci piacerebbe vedere accelerata la pubblicazione.

Oltre le consuete notizie statistiche, l'Annuario del 1919 contiene un ampio studio del Galletti sul rifacimento del centro di Milano, una sintesi delle vicende del 1919 secondo gli indici dei principali fenomeni, una breve ma eccellente rassegna del mercato finanziario del Mazzucchelli, ed una relazione generale sull'amministrazione e sui servizi comunali.

G. M.

CASSA NAZIONALE D'ASSICURAZIONE PER GLI INFORTUNI SUL LAVORO. — *Annuario*, 1921.

Il grosso ed elegante volume, oltre una serie di notizie d'interesse interno sull'organizzazione e sul personale della Cassa, contiene informazioni e statistiche sullo svolgimento dell'assicurazione infortuni, che potranno interessare gli studiosi. Alcune tavole grafiche rendono meglio evidenti i principali fatti rappresentati nelle statistiche.

L.

SOLAROLI T. — *La crisi della borghesia*. Bologna, Zanichelli.

Si tratta della raccolta di vari scritti e frammenti del dott. Timoteo Solaroli, morto in guerra. Una coltura varia, ma sincera e solida, li inspira. Accanto a pagine veramente interessanti; quali quelle sulla piccola borghesia agraria del Polesine, di cui rileva sulla base dei fatti economici il formarsi lento e sicuro, si leggono nel presente volume acute ed importanti osservazioni sulla funzione della classe borghese, come classe dirigente. Il Solaroli ci indica sinteticamente il suo costituirsi in Francia e i suoi atteggiamenti in Italia, nel periodo dal nostro Risorgimento alla guerra europea.

Nel movimento attuale, in cui il contributo arrecato alla civiltà dalla borghesia è sottoposto ad ampio esame, specie per determinarne la vitalità, la raccolta dei brevi scritti del Solaroli costituisce un notevole contributo, che onora la Sua memoria.

E. ANZ.

RAYMOND D. N. — *British policy and opinions during the Franco-Prussian war*. Doll. 4,50.

TOWNSEND M. E. — *Origins of modern German Colonialism*, 1871-1885. Doll. 2,25.

MARTIN C. E. — *The policy of the United States as regards intervention*. Doll. 2.

MORRIS H. L. — *Parliamentary franchise reform in England from 1885 to 1918*. Doll. 2,25. New York, Longmans, Green, 1921.

Tutte quattro le pubblicazioni, edite nel 1921, fanno parte della cospicua raccolta di studi di storia, economia e diritto pubblico, dovuta alla Facoltà di scienze politiche dell'Università di Columbia.

Il primo volume descrive i rapporti tra Francia e Inghilterra nel periodo storico 1860-1890, gli sforzi dell'Inghilterra per impedire lo scoppio della guerra franco-prussiana, la formazione della lega dei neutrali, l'atteggiamento dell'opinione pubblica inglese nelle varie fasi del conflitto fino alla pace di Francoforte. Assai interessante è anche l'altro volume sulla formazione dell'impero coloniale tedesco, ora distrutto dalle clausole del trattato di Versailles. Le varie teorie, svolte in Germania in materia di espansione coloniale sotto gli aspetti politici, economici, demografici, la lunga lotta tra la tendenza favorevole e quella

avversa, il definitivo trionfo della prima e gli indirizzi seguiti per attuarla, sono esposti dall'A. con grande competenza e largo corredo di fonti dottrinali. La storia della politica estera americana appare felicemente ritratta nel libro del Martin, che la segue dalle origini della Confederazione americana alla rivoluzione dello Stato di Panama del 1903, contrapponendo alla primitiva, tradizionale politica del non intervento quella successiva di una sempre più larga e prepotente ingerenza negli affari americani ed anche non americani, attraverso le notevoli interpretazioni e deviazioni della dottrina di Monroe. Merita infine menzione anche lo studio del Morris sulle riforme del sistema elettorale inglese negli ultimi anni, dove è dato particolare sviluppo al movimento per il suffragio femminile ed ai risultati pratici conseguiti. a. c.

MAC MURRAY J. — *Treaties and agreements with and concerning China* (1894-1919), New York, Oxford University Press, 1921.

Questi due magnifici volumi, pubblicati dalla Fondazione Carnegie, contengono tutti i più importanti trattati stipulati dalla Cina colle principali Potenze, oppure tra queste in relazione a loro interessi in Cina, relativamente al periodo 1894-1919.

Accompagnata da diligenti note esplicative e da numerose carte geografiche, la pubblicazione raccoglie un materiale diplomatico veramente prezioso. Essa costituisce una guida perfetta e indispensabile per chi voglia studiare le relazioni internazionali della Cina nell'epoca nostra, considerare nella loro formazione storica e nei loro caratteri giuridici i singolari istituti (affitto di territori, concessioni municipali ecc.), di cui è stata così feconda la recente storia dei contatti della Cina colle Potenze occidentali.

a. c.

SCOTT J. B. — *The project relative to a court of arbitral justice.* Washington, 1920.

La recentissima istituzione all'Aja di una Corte permanente di giustizia, sotto l'auspicio e per opera della Società della Nazioni, ha ispirato all'infaticabile Scott due pubblicazioni assai opportune ed utili a chi voglia formarsi un esatto concetto della genesi storica della nuova giurisdizione internazionale.

In una di tali pubblicazioni si rende conto delle discussioni, svoltesi nella seconda conferenza dell'Aja del 1907 intorno al progetto di una Corte permanente di giustizia, che è interessante confrontare con quello recentemente adottato. Nell'altra pubblicazione sono esposte le discussioni e deliberazioni del comitato internazionale di giuristi, che nel giugno 1920 elaborò all'Aja lo schema di Corte permanente di giustizia, che, con poche modificazioni, fu approvato poi dall'Assemblea della Società delle Nazioni a Ginevra.

a. c.

The Hague Court Reports: Great Britain, Spain and France versus Portugal. Washington, 1921.

La pubblicazione, da parte della fondazione Carnegie, della sentenza arbitrale, pronunciata dalla Corte dell'Aja il 2 settembre 1920 nella questione per proprietà religiose espropriate dalla Repubblica portoghese, oltre che essere interessante ed opportuna per questioni giuridiche risolute, pone in luce il confortante fenomeno della ripresa, subito dopo la terribile guerra, dell'attività pacifica della Corte dell'Aja, e risuscita la speranza di quanti confidano in una migliore organizzazione dei rapporti internazionali.

a. c.

ERNESTO BENEDUCE, *gerente responsabile.*

Città di Castello, Tipografia della Società Anonima Tip. «Leonardo da Vinci».

Marzo 1922

GIORNALE DEGLI ECONOMISTI

E

RIVISTA DI STATISTICA

I "beneficî" del produttore

§ 1. Questo breve scritto non mira a dir cose nuove. Mira invece a dare unità, chiarezza, ordine a cose in buona parte note. Il che è spesso utile al progresso scientifico.

§ 2. Sia A una merce qualsiasi, ed indichiamo con p_a e con π_a rispettivamente il prezzo di vendita ed il costo di produzione dell'unità di quella merce.

È noto che, a seconda delle condizioni che ci imporremo per collegare tra loro p_a e π_a, otterremo *tipi economici* diversi. Il numero di quelle condizioni essendo infinito, anche infinito è il numero di tipi economici che possiamo immaginare, ma è ovvio che in sì grande varietà giova limitarsi allo studio dei pochi tipi astratti che più si avvicinano ai casi concreti.

Ammetteremo per ora che sul mercato considerato, i prezzi dei beni economici siano costanti per le successive porzioni barattate; che i coefficienti di produzione delle merci siano anch'essi costanti; che infine siano nulle le spese generali della produzione di A, cioè non sussistano spese indipendenti dalla quantità prodotta di tale merce.

Sotto tali condizioni molto restrittive, che piú innanzi toglieremo (1), consideriamo alcuni casi di collegamento tra le quantità p_a e π_a.

§ 3. Riferiamoci dapprima ad un solo intervallo di tempo, cioè ad una sola posizione d'equilibrio.

Caso (α). Sussiste, al punto d'equilibrio, la relazione

[1] $$p_a - \pi_a = 0.$$

(1) Come è noto, quando quelle condizioni sono ammesse, il costo di produzione π_a dell'unità della merce A è espresso da

$$\pi_a = a_s\, p_s + a_t\, p_t + \ldots\ldots\ldots ,$$

in cui a_s, a_t, ... indicano i coefficienti di produzione, e p_s, p_t . . . . i prezzi dei servigi dei capitali.

Tale tipo economico corrisponde, come è noto, al caso in cui i produttori di A subiscono i prezzi del mercato senza procurare di modificarli direttamente a loro vantaggio. È il tipo comunemente detto della libera concorrenza.

Se, come faremo sempre in questo studio, chiamiamo *beneficio* del produttore, al punto d'equilibrio, la differenza tra il prezzo di vendita e il costo di produzione della merce prodotta (1), appare dalla [1] che nel caso qui considerato, quel beneficio è nullo. Indichiamo in generale con **B** tale beneficio. Avremo allora

$$\text{[2]} \qquad \mathbf{B} = 0.$$

§ 4. Caso (β). Sussiste, al punto d'equilibrio, la differenza

$$\text{[3]} \qquad p_a - \pi_a > 0,$$

che possiamo anche scrivere

$$\text{[4]} \qquad p_a = \pi_a + \mathbf{B}.$$

Affinchè il problema economico relativo a tale tipo, sia determinato, occorre che la quantità **B** figuri fra i dati del problema stesso, ovvero occorre che ci siano fornite le condizioni atte a determinare quella quantità. Così il caso (β) si scinde in infiniti altri a seconda delle condizioni che ci imponiamo, ma tra essi noi ne considereremo solo due che indicheremo con (β_1) e con (β_2).

§ 5. Consideriamo il caso (β_1).

La quantità **B** è fissata dalla legge. Questa nel concedere il monopolio della produzione di A ad un'impresa, non le concede anche lo sfruttamento completo del monopolio (nel qual caso rientreremmo semplicemente nel tipo (β_2) che più sotto esamineremo), ma ne fissa il beneficio, per ciascuna unità, od anche per la quantità totale prodotta di A, ad una somma **B** inferiore a quella che l'impresa otterrebbe dallo sfruttamento completo del monopolio (2).

Segue da ciò che sussisteranno, al punto d'equilibrio, le differenze

$$\text{[5]} \qquad \begin{cases} \mathbf{B} > 0 \\ \mathbf{B} < \textit{massimo}. \end{cases}$$

§ 6. Passiamo al caso (β_2).

Sussiste, al punto d'equilibrio, la relazione

$$\text{[6]} \qquad Q_a\,(p_a - \pi_a) = \textit{massimo},$$

in cui p_a, ed anche π_a, possono considerarsi quali funzioni di Q_a che rappresenta la quantità totale prodotta di A.

Tale tipo economico corrisponde, come è noto, al caso in cui il produttore, o i produttori associati di A, mirano a modificare direttamente i prezzi del

(1) Ricorderemo che nel costo di produzione di una merce è incluso il prezzo dei servigi del capitale personale del produttore; in altri termini, è incluso il salario di questo.

(2) Simili casi sono frequenti in pratica, specialmente in epoche, come la presente, in cui grande è l'ingerenza dello Stato nella produzione di molti beni economici.

mercato collo scopo di rendere massimo il loro beneficio (espresso sempre in numerario). È il tipo caratteristico del monopolio. Per esso avremo quindi (1)

$$[7] \qquad \mathbf{B} = \textit{massimo}.$$

§ 7. Abbiamo sin qui considerato una sola posizione d'equilibrio. Consideriamo ora due posizioni, o meglio due intervalli di tempo, a ciascuno dei quali si riferisce una di quelle posizioni. Lasceremo inalterati i simboli relativi al primo intervallo; porremo un accento accanto a quelli relativi al secondo.

§ 8. Una certa porzione della merce A (od anche tutta la merce A) prodotta nel primo intervallo di tempo, non viene consumata in questo, ma passa nel secondo intervallo (2). Se i prezzi di A nelle due posizioni restano immutati, nulla v'è da aggiungere a quanto già sappiamo. Qualora invece il prezzo di vendita di A cangi nella seconda posizione e divenga p'_a, appare un nuovo caso, assai interessante, di beneficio del produttore. Indichiamo tale caso con (γ).

§ 9. Caso (γ). Sussistono, nella seconda posizione, le differenze

$$[8] \qquad p'_a - \pi_a \gtreqless 0,$$

che possiamo anche scrivere

$$[9] \qquad p'_a = \pi_a \pm \mathbf{B}',$$

in cui **B'** indica appunto la differenza (positiva o negativa) tra il prezzo di vendita del bene A nella seconda posizione d'equilibrio, ed il costo di produzione di quel bene nella prima posizione. Quella quantità rappresenta, in altri termini, il beneficio positivo, o negativo (perdita), del produttore di A quando si passa dalla posizione iniziale alla posizione finale; e manifestamente **B'** è ben determinato poichè mentre π_a ci è fornito dai sistemi d'equazioni che individuano il punto d'equilibrio iniziale, p'_a ci è fornito dai sistemi che individuano il punto d'equilibrio finale .Ciò qualunque sia il tipo economico secondo il quale si ammette aver luogo la produzione di A (libera concorrenza, monopolio, ecc.) (3).

§ 10. Ma quel beneficio sarebbe soltanto apparente, qualora, passando dalla prima posizione alla seconda, i prezzi di vendita di tutte le merci avessero variato secondo lo stesso rapporto $\frac{p'_a}{p_a}$.

---

(1) Noi non staremo a rilevare di volta in volta se il beneficio **B** si riferisce alla entrata totale del produttore, come appunto nel caso presente, ovvero alla entrata derivante da una sola unità prodotta di A, come, ad esempio, nel caso (α) sopra considerato. Nessuna confusione essendo possibile, la distinzione si lascia al lettore.

(2) V. PARETO, *Manuale*, pag. 321.

(3) Però nel caso in cui la produzione di A abbia luogo, nel primo intervallo di tempo, in un regime di monopolio, sarebbe più esatto sostituire nella [8] e nella [9] del testo, p_a a π_a, queste due quantità non essendo allora più eguali tra loro, come invece lo sono in un regime di libera concorrenza.

Per togliere tale incertezza, poniamo dapprima

$$\frac{p'_a}{p_a} = h. \tag{10}$$

Formiamo quindi il rapporto tra la somma dei prezzi di tutte le altre merci (esclusa cioè la merce A) nel secondo punto d'equilibrio, e la somma dei prezzi delle stesse merci nel primo punto; scriveremo

$$\frac{p'_b + p'_c + p'_d + \ldots\ldots\ldots}{p_b + p_c + p_d + \ldots\ldots\ldots} = k. \tag{11}$$

Paragoniamo, infine, h e k tra loro. Se queste due quantità sono eguali, il beneficio, positivo o negativo, del produttore di A nella seconda posizione d'equilibrio, è solo apparente; se, invece, quelle quantità sono tra loro diverse, quel beneficio sarà reale.

Formiamo la differenza (1)

$$p'_a - k\, p_a = \mathbf{B}'. \tag{12}$$

È manifesto che il prodotto $k\, p_a$ rappresenta il prezzo che il bene A dovrebbe avere nel secondo punto d'equilibrio, qualora tale prezzo avesse variato nello stesso rapporto degli altri prezzi. La quantità **B'** misura quindi, in tal caso, il beneficio reale (positivo o negativo) conseguito dal produttore di A passando dalla prima alla seconda posizione (2).

§ 11. Abbiamo sin qui considerato una merce qualsiasi A. I fenomeni, pur rimanendo sostanzialmente immutati, cangiano forma qualora si voglia far uso della nozione di « capitale ».

Indichiamo con p_s il prezzo di vendita dei servigi dell'unità del capitale S; con i il frutto del risparmio; con Π_s il costo di produzione dell'unità del capitale S (3). Potremo allora considerare come costo di produzione dei servigi dell'unità del capitale S, il prodotto $i\, \Pi_s$, ed a seconda delle condizioni che ci imporremo per collegare tra loro le quantità p_s ed $i\, \Pi_s$ (come già nel caso di una merce qualsiasi A le quantità p_a e π_a), otterremo tipi economici diversi.

Al solito, tra il numero infinito di tali tipi possibili, sceglieremo, in modo del tutto analogo a quanto facemmo per la merce A, quei pochi tipi che più si avvicinano ai casi concreti.

---

(1) Occorre appena far notare che il B' della relazione [12] ha un valore diverso dal B' della relazione [9]. Per non complicare la scrittura adoperiamo un unico simbolo, come facemmo nei §§ dal 3 al 6, e come faremo più innanzi trattando dei capitali. Ciò giova anche a tener ferma l'attenzione del lettore sulle quantità B o B' intorno alle quali verte il presente studio.

(2) La teoria, pel caso dei capitali, fu data dal PARETO (*Cours*, § 747), e la ritroveremo più innanzi. Qui essa è valida per una merce qualsiasi.

(3) Per i capitali non fabbricabili, quali, ad esempio, i capitali fondiari, anzichè di « costo di produzione » del capitale, occorrerà parlare in genere del prezzo di esso sul mercato, in un dato momento, ed anzichè di « produttori » del capitale, occorrerà parlare di possessori di esso.

§ 12. Riferiamoci dapprima ad un solo intervallo di tempo, cioè ad una sola posizione d'equilibrio.

Caso (δ). Sussiste, al punto d'equilibrio, la relazione

[13] $$p_s - i\,\Pi_s = 0.$$

Tale tipo economico corrisponde al caso in cui i produttori del capitale S, cioè coloro che trasformano il risparmio in tale capitale, subiscono i prezzi del mercato senza procurare di modificarli direttamente a loro vantaggio. È il tipo comunemente detto della libera concorrenza. In esso il beneficio del produttore di capitali è nullo. Avremo cioè

[14] $$\mathbf{B} = 0.$$

§ 13. Caso (ε). Sussiste, al punto d'equilibrio, la differenza

[15] $$p_s - i\,\Pi_s > 0,$$

che possiamo anche scrivere

[16] $$p_s = i\,\Pi_s + \mathbf{B},$$

in cui **B** indica appunto il beneficio del produttore del capitale *S*.

Come già al caso (β), il problema economico relativo a tale tipo non può essere determinato che se **B** figura fra i dati del problema, ovvero se ci sono fornite le condizioni atte a determinare quella quantità. Anche il caso (ε) si scinde dunque in infiniti altri, dei quali qui considereremo due soli che indicheremo con (ε_1) ed (ε_2).

§ 14. Consideriamo il caso (ε_1).

La quantità **B** è fissata dalla legge. Questa nel concedere il monopolio della fabbricazione del capitale *S* ad un individuo, o, in genere ad un'impresa, non le concede anche lo sfruttamento completo del monopolio (nel quale caso rientreremmo semplicemente nel tipo (ε_2) che più sotto esamineremo), ma ne fissa il beneficio per ciascuna unità o per l'intera quantità venduta dei servigi del capitale *S*, ad una somma **B** inferiore a quella che l'impresa otterrebbe dallo sfruttamento completo del monopolio.

Segue da ciò che sussisteranno, al punto d'equilibrio, le differenze

[17] $$\begin{cases} \mathbf{B} > 0 \\ \mathbf{B} < \textit{massimo}. \end{cases}$$

§ 15. Passiamo al caso (ε_2).

Sussiste, al punto d'equilibrio, la relazione

[18] $$Q_s\,(p_s - i\,\Pi_s) = \textit{massimo},$$

in cui p_s può essere considerato quale funzione di Q_s che rappresenta la quantità totale prodotta di servigi del capitale *S*.

Tale tipo economico corrisponde, come è noto, al caso in cui il produttore o i produttori associati di *S*, mirano a modificare direttamente i prezzi del mercato collo scopo di rendere massimo il loro beneficio (espresso in

numerario). È il tipo caratteristico del monopolio. Per esso avremo quind

$$\text{[19]} \qquad \mathrm{B} = \textit{massimo}.$$

§ 16. Abbiamo sinora considerato una sola posizione d'equilibrio. Consideriamone ora due, ponendo anche qui un accento accanto ai simboli relativi alla seconda posizione.

Poichè, mediante il premio d'assicurazione e le quote d'ammortamento materiale ed economico, i capitali possono considerarsi come inconsumabili, non una certa porzione di S, ma l'intera quantità di S esistente nel primo intervallo di tempo, passa nel secondo. Ammettiamo che il prezzo di vendita p_s dei servigi cangi passando dalla prima alla seconda posizione e divenga p'_s; ammetteremo, per generalità, che anche il frutto i del risparmio cangi e divenga i'. Appare allora un nuovo caso, molto interessante, di beneficio del produttore di capitali, caso che indicheremo con (ζ).

§ 17. Caso (ζ). Sussistono, nella seconda posizione, le differenze

$$\text{[20]} \qquad p'_s - i' \Pi_s \gtrless 0,$$

che possiamo anche scrivere

$$\text{[21]} \qquad p'_s = i' \Pi_s \pm \mathrm{B'},$$

in cui B' indica appunto la differenza (positiva o negativa) tra il prezzo di vendita dei servigi del capitale S nella seconda posizione d'equilibrio e il costo di produzione di quei servigi nella prima posizione, tenuto conto del nuovo frutto del risparmio. Quella quantità rappresenta, in altri termini, il beneficio positivo o negativo (perdita), del produttore di S, quando si passa dalla posizione iniziale alla posizione finale; e, manifestamente, B' è ben determinato poichè mentre Π_s ci è fornito dai sistemi che individuano il punto d'equilibrio iniziale, p'_s ed i' ci sono forniti dai sistemi che individuano il punto d'equilibrio finale.

§ 18. Ma quel beneficio sarebbe soltanto apparente, qualora, passando dalla prima posizione alla seconda, i prezzi dei servigi di tutti i capitali avessero variato secondo lo stesso rapporto $\dfrac{p'_s}{i' \Pi_s}$.

Per togliere tale incertezza, poniamo dapprima

$$\text{[22]} \qquad \frac{p'_s}{i' \Pi_s} = h.$$

Formiamo quindi il rapporto tra la somma dei prezzi dei servigi di tutti gli altri capitali (escluso cioè il capitale S) nel secondo punto d'equilibrio, e la somma dei prezzi dei servigi degli stessi capitali nel primo punto, sempre tenendo conto del nuovo frutto del risparmio. Avremo

$$\text{[23]} \qquad \frac{p'_t + p'_v + \ldots\ldots}{i' \Pi_t + i' \Pi_v + \ldots} = \frac{i' \Pi'_t + i' \Pi'_v + \ldots\ldots}{i' \Pi_t + i' \Pi_v + \ldots\ldots} = \frac{\Pi'_t + \Pi'_v + \ldots\ldots}{\Pi_t + \Pi_v + \ldots\ldots} = k,$$

indicando con k appunto il rapporto tra quelle somme.

Paragoniamo, infine, h e k tra loro. Se queste due quantità sono uguali,

il beneficio positivo o negativo, del produttore di S, nella seconda posizione d'equilibrio, è solo apparente; se, invece, quelle quantità sono tra loro diverse, quel beneficio sarà reale.

Formiamo la differenza

$$[24] \qquad p'_s - k\, i'\, \Pi_s = B'.$$

È manifesto che il prodotto $k\, i'\, \Pi_s$ rappresenta il prezzo che i servigi dell'unità del capitale S dovrebbero avere nel secondo punto d'equilibrio, qualora tale prezzo avesse variato nello stesso rapporto dei prezzi dei servigi degli altri capitali. La quantità B' misura quindi, in tale caso, il beneficio reale (positivo o negativo) conseguito dal produttore di S passando dalla prima alla seconda posizione.

§ 19. Procuriamo ora di togliere le condizioni restrittive imposteci al § 2 del presente studio, ossia ammettiamo che tanto i prezzi quanto i coefficienti di produzione siano variabili, e che esistano spese generali indipendenti dalla quantità prodotta di ciascuna merce (1).

Ci riferiamo ad un solo intervallo di tempo, cioè ad una sola posizione d'equilibrio. Il bene prodotto è la merce A; le spese generali della produzione saranno indicate con Π_{oa}; il costo di produzione totale (cioè incluse in esso anche le spese generali) della quantità prodotta di A, sarà indicato con Π_a, mentre P_a indicherà il prezzo di vendita totale della medesima quantità di A, cioè la somma complessiva incassata dalla vendita di quella quantità; infine p_a e π_a indicheranno ora rispettivamente il prezzo di vendita ed il costo di produzione dell'ultima particella prodotta di A.

Dobbiamo quindi considerare due gruppi di relazioni, e cioè le relazioni tra P_a e Π_a; e quelle tra p_a e π_a.

§ 20. Analiticamente P_a sarà espresso da

$$[25] \qquad P_a = \int p_a\, dq_a,$$

l'integrale essendo preso tra il limite inferiore 0 e il limite superiore q_a corrispondente alla quantità totale prodotta (e consumata) di A quando si è raggiunto il punto d'equilibrio.

Consideriamo Π_a. Ammettendo che la produzione di A sia indipendente dalla produzione delle altre merci, il costo di produzione della particella dq_a quando già si è fabbricata la quantità q_a, sarà espresso da

$$[26] \qquad \pi_a\, dq_a = p_s\, a_s\, dq_a + p_t\, a_t\, dq_a + \ldots\ldots\ldots,$$

in cui a_s, a_t, ... rappresentano i coefficienti di produzione dei capitali S, T, ... rispetto alla merce A, coefficienti che si ritengono dipendere solo

(1) La teoria di cui ora daremo un cenno per quel tanto che a noi qui interessa, trovasi sparsa nelle appendici matematiche al *Manuale* ed al *Manuel* del Pareto, come pure nell'articolo *Économie mathématique* dello stesso autore, pubblicato nella *Encyclopédie des sciences mathématiques* edita dal Gauthier-Villars, tomo I, vol. 4°, fasc. 4°.

dalla quantità prodotta q_a della merce A (1). In tal caso la [26] potrà essere integrata, e sarà appunto questo integrale, aumentato delle spese generali Π_{0a}, che ci darà il costo totale della quantità prodotta di A, ossia Π_a.

Avremo cioè

[27] $$\Pi_a = \Pi_{0a} + \int \pi_a \, dq_a ,$$

avvertendo che l'integrale deve essere preso tra il limite inferiore 0 e il limite superiore q_a corrispondente alla quantità totale prodotta di A quando si è raggiunto il punto d'equilibrio.

§ 21. Caso (η). Sussistano ora in tale punto le due relazioni

[28] $$P_a = \Pi_a , \qquad p_a = \pi_a .$$

Le [28] essendo contemporaneamente sodisfatte, ci troviamo dinnanzi ad un caso generale del tipo economico comunemente detto della libera concorrenza, e che sotto ipotesi più ristrette fu sopra considerato al caso (α). Il beneficio del produttore è nullo tanto rispetto allo incasso totale, quanto rispetto all'incasso derivante dall'ultima particella prodotta di A.

Avremo dunque

[29] $$\mathbf{B} = 0 , \qquad \mathbf{B} = 0 ,$$

i due **B** avendo naturalmente significato diverso.

§ 22. Ma non sempre le [28] sono contemporaneamente sodisfatte. Prescindendo dai casi di monopolio in cui nessuna delle due equazioni generalmente sussiste, e rimanendo nei casi di libera concorrenza, è noto, ad esempio, che le [28] sono tra loro incompatibili ogni volta che esistono spese generali della produzione ed i prezzi sono costanti.

Possiamo allora considerare i due casi seguenti

[30] $$P_a > \Pi_a , \qquad p_a = \pi_a ,$$

[31] $$P_a = \Pi_a , \qquad p_a > \pi_a .$$

Essi danno luogo a due nuovi tipi economici che indicheremo con (θ) e con (ι).

§ 23. Caso (θ). Sussistono, al punto d'equilibrio, le relazioni

[32] $$P_a - \Pi_a > 0, \qquad p_a - \pi_a = 0,$$

che possiamo anche scrivere

[33] $$P_a = \Pi_a + \mathbf{B}, \qquad p_a - \pi_a = 0 .$$

(1) Se si considerasse anche la produzione di un'altra merce B, si riterrebbe che i coefficienti b_s , b_t , ... dipendono solo dalla quantità prodotta q_b della merce B; ecc.

Sebbene ovvio, ricorderemo che è in questa variabilità dei coefficienti di produzione in funzione della quantità prodotta, che sono incluse le così dette « leggi » della produttività crescente o della produttività decrescente, ecc.

Vi è dunque nella produzione di A un residuo (espresso in numerario) che costituisce il beneficio del produttore. Tale beneficio è determinato dalle condizioni del mercato, cioè dalle equazioni dell'equilibrio economico scritte sotto le ipotesi che più sopra abbiamo ammesse.

§ 24. Caso (ι). Sussistono, al punto d'equilibrio, le relazioni

$$P_a - \Pi_a = 0\,, \qquad p_a - \pi_a > 0\,, \tag{34}$$

che possiamo anche scrivere

$$P_a - \Pi_a = 0\,, \qquad p_a = \pi_a + B\,. \tag{35}$$

Vi è dunque anche in questo caso un residuo (espresso in numerario) nella produzione di A, residuo che costituisce il beneficio del produttore, ma esso è diverso dal residuo considerato nel caso precedente. Al solito tale beneficio è determinato dalle condizioni del mercato, cioè dalle equazioni dell'equilibrio economico scritte sotto le ipotesi più sopra ammesse.

§ 25. Allo stato attuale della scienza, non ci sono noti altri benefici del produttore, oltre quelli sin qui indicati (1); il che non toglie che di fatto essi possano esistere e che ulteriori indagini possano renderceli manifesti. Anzi, tenendo conto dell'ordinario sviluppo delle scienze, ciò può ritenersi sicuro.

Dei beneficî di cui più sopra si è esposta la teoria, alcuni ebbero nomi speciali dagli economisti che per primi, più o meno vagamente, li intravidero, ovvero da quelli che più particolarmente li studiarono. Così il beneficio (ζ) altro non è che la *rendita* ricardiana matematicamente precisata e generalizzata a qualunque specie di capitali. Anche i benefici (η) e (ι) corrispondono a *rendite*, conseguite però in condizioni statiche, cioè entro lo stesso intervallo di tempo a cui si riferisce l'unica posizione d'equilibrio considerata, anzichè in condizioni dinamiche, cioè nel passaggio da una ad un'altra posizione.

Analogamente nulla vieta di chiamare « rendita » qualunque beneficio del produttore, cioè qualunque differenza, al punto d'equilibrio, tra il prezzo

---

(1) Faremo rilevare espressamente, sebbene ciò appaia in modo ben netto da tutto il presente studio, che noi abbiamo sempre considerato i benefici del produttore quali essi possono sussistere in una posizione d'equilibrio (sia che si tratti di una posizione unica qualora si prenda in esame un solo intervallo di tempo, sia che si tratti della seconda posizione qualora si prendano in esame due intervalli), e non già i benefici momentanei (positivi o negativi) che di necessità debbono sempre aversi fuori di quella posizione. È, in sostanza, a tali beneficî che il Marshall dà il nome di «quasi — rendite» (*Principî*, lib. V, cap. IX) ma, come indicheremo più sotto nel testo, a noi sembrerebbe opportuno sopprimere senz'altro il vocabolo «rendita» nel campo degli studi economici, a causa degli equivoci senza numero che l'ambiguità del suo significato ha prodotto.

In ogni modo, qualunque sia il nome che si voglia dare a quei beneficî momentanei, occorre badar bene — ripetiamo — di non confonderli coi benefici che hanno luogo quando la posizione d'equilibrio è raggiunta. L'Economia pura, per ora, è costretta a studiare fenomeni che si manifestano in certi *stati limiti*, cioè in certi punti speciali, e questi fenomeni non debbono essere scambiati con quelli relativi alle continue oscillazioni (più o meno intense) del sistema economico attorno a quei punti.

di vendita ed il costo di produzione di un bene (merce o servizio di capitali), sia che quei due prezzi si riferiscano ad un unico intervallo di tempo, sia che il costo di produzione si riferisca a un dato intervallo e il prezzo di vendita ad un intervallo successivo, sia che sussistano o no spese generali della produzione, sia che i coefficienti di fabbricazione siano costanti ovvero variabili, ecc. Ma il vocabolo « rendita » avendo oramai originato vaniloquî senza fine, perchè adoperato ad indicare ora una cosa ora un'altra, potrebbe essere vantaggiosamente soppresso nel campo degli studi economici. La considerazione dei vari beneficî del produttore, matematicamente definiti, e distinti poi tra loro con semplici lettere, toglierebbe di mezzo ogni equivoco e costringerebbe a ragionare sui fatti, anzichè sulle parole che imperfettamente li rappresentano.

Camerino, Università

GUIDO SENSINI.

Il protezionismo marittimo in Italia

VII.

Considerazioni generali e conclusioni

I.

Capitale e lavoro impiegati nella marina mercantile prima della guerra (1).

62. — L'indagine sull'ammontare del capitale complessivamente impiegato nell'industria dell'armamento non è agevole perchè la diversità dei tipi di navi, in relazione all'età e alla velocità, non consente di fare calcoli esatti.

La Commissione d'inchiesta di cui fu relatore l'On. Boselli calcolava che il capitale impiegato nella marina e nelle industrie del mare ascendesse a 300 milioni — cifra che si deve ritenere superiore alla vera — mentre il relatore alla legge del 1881 valutava la marina addetta al lungo corso al disotto di cento milioni. Per gli anni successivi ci dobbiamo appagare di indicazioni approssimative ottenute in base a calcoli sul costo di un piroscafo tipo.

Il prezzo di un piroscafo nuovo costruito dai cantieri inglesi intorno al 1890 era L. 300 a tonnellata di stazza lorda (2) cioè L. 450 a tonnellate di stazza netta. Calcolando che tale valore vari con l'età in ragione del 3 %, all'anno, in modo che al 31° anno resti solo il 10 % come prezzo di demolizione, il valore di una tonnellata del 1890, tenendo conto della composizione dei piroscafi per età (3) ascenderebbe a L. 260, ciò che darebbe un valore di circa 50 milioni per la marina a vapore e altrettanti per la vela. Questa valutazione per le navi a vapore è però inferiore al vero; perchè non tiene conto del naviglio da passeggeri che costa molto di più. Nello stesso anno le flotte della *Navigazione Generale Italiana* e della *Veloce*, comprendenti 121.000 tonnellate, erano riportate in inventario per quasi 76 milioni con un valore unitario di L. 626 a tonnellata, valore però più alto del vero, tanto che 5 anni dopo la *Generale* dovette procedere ad una svalutazione della sua flotta riducendone il prezzo d'inventario da 53 a 33 milioni. Adottando dunque un criterio intermedio per le navi della « *Generale* » e della « *Veloce* » addette al trasporto di passeggeri e fissandone il valore in 60 milioni (L. 500 a tonnellata) si troverebbe investito in navi un capitale di circa 130 milioni; ai quali andrebbe aggiunto il capitale di esercizio per scorte, attrezzi, imprese, uffici ecc. ecc, che non supera il 50 % del valore delle navi. Si avrebbe dunque un investimento complessivo di 200 milioni.

Al 1900, cioè dieci anni dopo, il prezzo delle navi era ancora in media diminuito; un « *cargo* » di 7500 tonn. d. w. c. si pagava circa 52.000 sterline (4) corrispondenti a circa 6

---

(1) Sul capitale e lavoro impiegati nell'industria delle costruzioni navali non è possibile avere notizie precise, sia perchè la loro quantità è molto variabile, sia perchè molti cantieri navali, oltre a lavorare per la marina da guerra, producevano altro materiale estraneo alle industrie del mare, e dai bilanci non è facile distinguere i vari rami di attività. Per notizie sui cantieri e stabilimenti relativi vedi l'annuario di O. Calamai per il 1912-13 e per il 1921.

(2) Cfr. *Relazione M. M. al 1891.*

(3) Cfr. tav. III[B] in appendice.

(4) KIRKALDY, *British shipping*, appendice XXII.

sterline e 10 sc. per tonnellata d. w. c. cioè L. 172.50 per tonnellata, pari a L. 260 circa per tonnellata di stazza netta. Tenendo conto, al solito, della età, per il naviglio esistente al 1900 si avrebbe un valore di circa 150 lire la tonnellata, mentre le navi da passeggeri erano dalla *N. G. I.* valutate in ragione di L. 280. Data la composizione per tipi del tonnellaggio esistente al 1900, si avrebbe un valore medio di L. 215 che darebbe come investito in navi a vapore un capitale di 80 milioni, e 35 milioni per quelle a vela; complessivamente, con i capitali di esercizio, si sarebbe lontani dai 200 milioni del decennio precedente.

Dal 1900 il prezzo delle navi è andato ancora riducendosi, fino a toccare il minimo nel 1908; dopo si ebbe un grande sbalzo che raggiunse il massimo nel 1912 e cominciò a declinare subito dopo. Al 1913 il valore del «*cargo*» precedentemente indicato era caduto a 48.000 sterline. Anche non tenendo conto di ciò e valutando la flotta del 1913 allo stesso prezzo del 1900 si avrebbe un capitale di 200 milioni per le navi a vapore e 20 per i velieri e si arriverebbe così a circa 350 milioni fra navi e capitali di esercizio.

Che queste cifre non siano lontane dal vero è provato da un'altra fonte. Al 1882 le società anonime possedevano 82.000 tonnellate su 103 mila che costituivano il naviglio a vapore italiano. Il loro capitale più le riserve ammontava a 48 milioni (1); al 1900 il tonnellaggio si era elevato a 175 mila tonnellate ed il capitale a 87 milioni. Ora anche ad ammettere che alcune lavorassero con capitale preso a prestito, è da credere che il debito si riferisse al capitale di esercizio, date le difficoltà ed i pericoli che offriva il prestito a cambio marittimo ed a cui si credette di porre rimedio con l'Istituto di credito navale. Il capitale sociale più le riserve si può perciò considerare come equivalente al valore della flotta delle società. Determinando in base a tale valore, approssimativamente, quello della marina intera, si arriva a risultati che non sono lontani da quelli precedentemente ottenuti.

Inoltre dall'esame dei bilanci di 9 società di navigazione, esercitanti tutte traffici transoceanici con flotte composte in massima parte di navi da passeggeri, risulta che un tonnellaggio complessivo di 266.000 tonnellate di stazza netta era valutato al 1913 per 114 milioni, corrispondenti a L. 428 la tonnellata, cifra non lontana da quella da me indicata quando si pensi che si tratta di navi di alta velocità, addette al trasporto di passeggeri e di età inferiore ai 10 anni.

63. — Dalla ripartizione per proprietario del tonnellaggio netto al 1895 risulta che agli armatori diversi ne spettava il 33,3 % (2) mentre il 48,8 % spettava alla Navigazione Generale Italiana e il 17,9 % alle altre società anonime. Negli anni seguenti i servizi sovvenzionati furono assunti da varie società, mentre sorgevano numerose compagnie di navigazione per il trasporto degli emigranti. La ripartizione del tonnellaggio esistente al 31 dicembre 1914 dimostra però che la partecipazione delle anonime si era alquanto ridotta, raggiungendo solo il 53 % del tonnellaggio netto, come risulta dal seguente prospetto:

PROSPETTO XXIV.

Ripartizione per proprietario dei piroscafi esistenti nel 1914.

Proprietario	N°.	T. Lordo	T. Netto
Società sovvenzionate N°. 10	170	340.716	197.148
» addette al trasporto emigranti N°. 7.	40	263.488	157.725
» » » di merci . . .	210	228.334	138.446
Armatori diversi	529	709.282	439.837
Totale . . .	949	1.541.820	933.156
% delle anonime sul totale.	44,3	54	53

(1) Cfr. CESARE JARACH, *Lo sviluppo ed i profitti delle società per azioni dal 1882 al 1903*
(2) Vedi prospetto X.

Il tonnellaggio degli armatori diversi è interamente dedito al trasporto di merci, come una piccola parte del tonnellaggio delle società del 1° e del 3° gruppo di anonime.

Sul rendimento dei capitali investiti dagli armatori diversi mancano dati sicuri e precisi, non potendosi considerare attendibili neanche quelli ricavabili dai ruoli delle imposte di ricchezza mobile. Che l'investimento in imprese di navigazione prima della guerra non fosse un cattivo affare è dimostrato però dal fatto che l'aumento del numero e del tonnellaggio avvenuto negli ultimi anni, per le navi degli armatori diversi, è superiore a quello verificatosi nel numero dei proprietari, alcuni dei quali hanno costituito la loro flotta lentamente, acquistando di tanto in tanto un piroscafo con gli utili di quelli già in esercizio, mentre l'esempio della loro rapida fortuna incitava alcuni timorosi a lanciarsi nella lotta, quasi sempre favorita da successo (1). Il naviglio di questo gruppo di armatori è per lo più di età molto avanzata e si sviluppa al di fuori di ogni regime protettivo, e con riguardo alle sole condizioni del mercato delle navi e dei noli. Accorti negli acquisti, che sogliono fare nei periodi di calma e profittando delle occasioni più favorevoli, e rigidi nell'amministrazione, che viene condotta col più rigoroso sistema di economia, e nell'esercizio, che viene personalmente curato senza risparmio di fatiche e disagi, questi piccoli armatori sono veramente i rappresentanti di quell'industria dell'armamento che costituisce un indiscutibile vantaggio per l'economia nazionale.

Nelle società anonime la cura della gestione è spesso inferiore a quella degli armatori privati; la molla dell'interesse individuale esercita una più debole spinta e quindi i risultati non sono sempre favorevoli. Qualche volta le intrammettenze politiche mettono alla testa amministratori incapaci, che si intestano in iniziative costose e poi pretendono di farne scontare le conseguenze all'Erario (2). Sul rendimento dei capitali delle società anonime dedite ai trasporti per acqua, fino al 1903, dà precise notizie lo Jarach (3). Dal 1882 al 1903 i profitti delle società da lui considerate hanno variato dal minimo di 0,17 %, nel 1898, al massimo di 8,35 %, nel 1888. Il profitto fu inferiore all'1 % in un solo anno; variò fra l'1 e il 2 % in 2; fra il 2 e il 3 % in 5; fra il 3 e il 4 % in 2; fra il 4 e 5 % in 5; fra 5 e 6 % in 3; fra 6 e 7 % in un anno; fra 7 e 8 % in 2; superò l'8 % un solo anno. Questi profitti risultano alquanto inferiori al guadagno netto complessivo delle varie categorie di industrie studiate dallo Jarach, ciò che dimostra che nel periodo considerato l'economia nazionale offriva possibilità di collocamento di capitali più renumerative di quelle offerte dalla navigazione allora in crisi (4).

Dopo il 1903 il rendimento dei capitali delle società anonime è alquanto cresciuto. Nel prospetto di pag. seguente sono esposti i dati relativi alle principali società di navigazione, ricavati da uno spoglio di notizie sui loro bilanci (5).

Nell'insieme questo undicennio è stato notevolmente favorevole; i profitti, tranne che negli anni 1908 e 1911 si sono mantenuti al di sopra del 5 %. Il numero delle società passive è stato veramente esiguo; nel 1905 è la sola compagnia *Italia* a registrare una lieve perdita; nel 1908 le 4 società in perdita erano addette al servizio di emigrazione e sui loro bilanci si ripercuoteva la crisi americana dell'anno precedente; nei 3 anni successivi la compagnia *Alta Italia* registra una serie di bilanci passivi sicchè dovette sva-

(1) Sulla mentalità del modesto armatore di navi da carico mi permetto rimandare il lettore alla mia nota. « Per una marina da carico italiana » (*Giornale degli Economisti*, anno 1918).

(2) È questo il caso della « *Veloce* » che iniziò una disastrosa linea per il Centro America e poi brigò per avere una sovvenzione. Cfr. GIRETTI. *I succhioni della marina mercantile.*

(3) *Lo sviluppo ed i profitti delle società per azioni.* Torino 1906, pag. 76.

(4) Cfr. ANZILLOTTI. *I sindacati di navigazione. Giornale degli Economisti*, 1911, pag. 542. Infatti la *Cunard Line* dal 1883 al 1903 per 6 anni non distribuì alcun dividendo, per 5 ne dette uno variabile fra 2 e 3 %; per 6 fra 3,5 e 4 %, e negli altri 3 corrispose il 5,6 e 8 %.

(5) Le società sono per il 1904: la *N. G. I. Veloce-Puglia-Italia*; nel 1905 si aggiunge il *Lloyd Italiano*; nel 1907 l'*Alta Italia*; nel 1908 il *Lloyd Sabaudo*; nel 1909 la *Veneziana*; nel 1911 la *Nazionale di S. M.* sostituita nel 1913 dalla *Italiana di S. M.*; nel 1914 la *Sicilia, Marittima, Transatlantica* e la *Siculo-Americana*.

PROSPETTO XXV.

Profitti di alcune compagnie di navigazione dal 1904 al 1914.

	Società in complesso			Società attive			Società passive			Guadagno	% del
		(1)	(2)		(1)	(2)		(1)	(2)	(2)	
Anno	N°.	Capit.	Ton. netto	N°.	Capitale	Utili	N°.	Capitale	Perdite	netto	capitale
1904	4	54	181	4	54	4427	»	»		4427	8.20
1905	5	67	201	4	59	4121	1	8	378	3743	5.58
1906	5	95	212	5	95	7057	»	»	»	7057	7.43
1907	6	105	234	5	105	8139	»	»	»	8139	7.75
1908	7	122	293	3	68	4649	4	54	699	3950	3.23
1909	8	126	328	7	120	7604	1	6	103	7501	5.95
1910	8	126	316	7	120	8443	1	6	109	8334	6.61
1911	9	142	310	8	136	8131	1	6	1840	6291	4.43
1912	9	137	297	9	137	12143	»	»	»	12143	8.86
1913	9	133	265	7	120	16340	2	13	2177	14163	10.65
1914	13	170	361	10	145	17253	3	25	1341	15912	9.36

lutare di un terzo il suo capitale; le società passive degli ultimi due anni sono le sovvenzionate, che scontano gli effetti della guerra balcanica prima e di quella europea poi.

I profitti della navigazione nel periodo considerato appaiono superiori a quelli delle altre forme di attività economica (3) e giustificano l'incremento notevole che la marina ha avuto durante gli undici anni. Non sarà inutile a questo proposito dare il quadro dei dividendi distribuiti dalle grandi società di navigazione nell'ultimo venticinquennio di pace (Vedi prospetto a pagina seguente). La *N. G. I.*, che fino al 1908 ha gestito i servizi sovvenzionati, ha dato sempre dividendi; tolto qualche anno quando i piroscafi erano eccessivamente valutati (1894-95) e quello che seguì la cessazione dei servizi sovvenzionati, i dividendi sono raramente scesi al disotto del 7 %. Le altre società hanno avuto in genere periodi di guadagni alti e di perdite costanti dovute o al mantenimento di linee passive (La Veloce) o a difetto di organizzazione; qualcuna ha potuto dare un dividendo costante ed elevato, come il *Lloyd Italiano*, ad eccezione di un solo anno, e come la *Veneziana* che negli ultimi due anni aveva realizzato utili veramente cospicui dopo aver sempre distribuito il 7 %.

A proposito dei profitti di quest'industria lo Jarach osserva una coincidenza del loro abbassarsi od innalzarsi con la entrata in vigore delle leggi sui premi. Notiamo, egli dice, una forte elevazione di essi nel 1887 e 1888 ed ancora un anno di eccezionale floridezza nel 1896; orbene è appunto nel 1886 che furono istituiti i premi alla marina mercantile ed è nel 1896 che questi premi furono ampliati. D'altra parte una notevole depressione si avvera nel 1901 e 1902 di fronte al 1899 e 1900, ed è appunto nel 1901 che il regime dei premi vien limitato (4). Ora, senza voler negare che il pagamento dei premi costituisca un elemento notevole nella determinazione del profitto delle industrie della navigazione, mi pare che la coincidenza non abbia un valore tale da giustificare da sola il diverso andamento dei profitti, le cui cause vanno invece più direttamente cercate nel mercato dei noli. Gli anni di profitti più alti coincidono infatti con quelli di noli alti (1887-1888 e 1899-1900) mentre la caduta del 1901-1902 va attribuita al peggioramento che in quegli anni aveva avuto il mercato dei noli.

---

(1) In milioni. Per mancanza di notizie precise sulle riserve ho dovuto limitare l'esame al solo capitale versato. Trattandosi però di società di recente formazione o di recente ampliamento del capitale, le riserve avevano preso una notevole importanza solo negli ultimi anni.

(2) 000 omessi.

(3) Per il confronto vedi G. FARGIONI, *La vita industriale e finanziaria italiana dal 1904 al 1908*. Torino 1910 e gli *Annuari* del prof. BACHI per gli anni successivi.

(4) Cfr.: *Op. cit.*, pag. 79.

PROSPETTO XXVI.

Dividendo distribuito dalle principali società di navigazione dal 1890 al 1914.

Anno	N. G. I	Veloce	Puglia	Italia	Loyd Ital.	Alta Italia	Loyd Sabaudo	Veneziana
1890	5	»	»	»				
1891	4	5	»	»				
1892	4.5	5	8	»				
1893	4	2	6	»				
1894	2.5	0	6	»				
1895	2	6	6	»				
1896	(1) 7.5	7.50	10	»				
1897	7.5	0	10	»				
1898	7.5	0	10	»				
1899	7.7	0	7	»				
1900	10.0	0	5	»				
1901	10.0	0 (2)	0	0				
1902	9.0	0	6	6				
1903	8.3	5	5	6				
1904	8.3	5	2	5				
1905	8.3	5	0	0	5			
1906	7	5	4	0	7.5			
907	5.5	5	0	5	7.5	2.5		
1908	5	0	5	0	0	4	0	
1909	4	6	5	6	5	0	5	7
1910	7	6	5	6	5	0	5	7
1911	7	5	2.8	5	5	0 (3)	0	7
1912	8.3	6	3 (4)	7	6	12	5	7
1913	10	8	0	8	8	12	7.5	7 (5)
1914	10	8	0	8	8	5	6	7 (6)

(1) Il capitale fu ridotto per svalutazione della flotta a 33 milioni.

(2) Il capitale fu ridotto per svalutazione della flotta di 2 milioni.

(3) Solo per il 1° semestre. Nel 2° semestre è in perdita.

(4) Svaluta il capitale di un terzo e lo riduce da 6 a 4 milioni.

(5) L'utile dell'annata fu di 2 milioni e mezzo; due milioni furono portati a riserva speciale.

(6) L'utile dell'annata fu di 3.180.282 di cui 2.200.000 furono distribuiti in contanti agli azionisti e 500.000 portati a riserva speciale.

Noi vediamo, infatti, che la *N. G. I.*, la quale gestiva i servizi sovvenzionati, continuò anche dopo il 1900 a distribuire ai suoi azionisti un alto dividendo, mentre *la Veloce*, colpita dal divieto di emigrazione al Brasile, chiudeva i suoi bilanci in perdita ed era costretta a svalutare il capitale. Negli esercizi dal 1890 al 1900 la *N. G. I.* ha incassato per premi L. 2.932.000, *la Veloce* 4 milioni e 400 mila. Ma i premi hanno avuto per le due società un'importanza ben diversa. La *N. G. I.* ha infatti avuto negli 11 anni un utile, premi compresi, di 26.372.000 sicchè l'utile netto è stato di 23.440.000, in cui premi costituiscono il 12.5 %, in undici anni. *La Veloce* ha chiuso invece 6 bilanci con una perdita complessiva di 4.172.000 e 5 con utile (compresi i premi) di 4.110.000. In undici anni registra dunque una perdita di 62 mila lire che, senza i premi, sarebbe salita a 4.462.000. Ciò se da un canto giustifica quanto dice lo Jarach, essere cioè gli azionisti di queste compagnie direttamente interessati al regime della marina mercantile, dall'altra mette in evidenza l'assurdo contenuto nei regimi protettivi destinati a far insistere su iniziative economiche passive e che senza l'allettamento della protezione sarebbero abbandonate in tempo utile.

64. — La distribuzione regionale della marina ha un interesse notevole, per vedere quale sviluppo abbiano preso le iniziative relative alla navigazione a vapore in confronto a quelle preesistenti della marina a vela. Ho diviso il litorale in 6 gruppi: mar Ligure, Tirreno Superiore (da Spezia a Civitavecchia compresa), Tirreno inferiore e Jonio, Adriatico, Isole dando per ognuno e pei 3 anni 1886, 1900 e 1914 i dati relativi al tonnellaggio netto delle navi a vela e a vapore, e la partecipazione sul totale.

PROSPETTO XXVII.

Distribuzione regionale della marina mercantile.
(000 omessi)

	Marina a vela						Marina a vapore					
	1886	%	1900	%	1914	%	1886	%	1900	%	1914	%
Mar Ligure	418	52	262	46	155	45	80	56	216	58	643	69
Tirreno Superiore . .	99	12	62	11	46	13	4	2	39	10	39	4
» Inferiore e Jonio	164	21	152	27	65	18	1	»	8	2	39	4
Isole	72	9	52	9	49	14	53	38	87	23	129	14
Adriatico	48	6	40	7	34	10	6	4	27	7	83	9
Totale	801	100	568	100	349	100	144	100	377	100	933	100

Tanto la marina a vela quanto quella a vapore hanno il nucleo più forte nel mar Ligure, che ha mantenuto le sue posizioni sia in linea assoluta che in linea relativa. Se la decadenza della marina a vela appare più accentuata nel mar Ligure che altrove, bisogna però ricordare che quello che in linea relativa si perdeva in quantità, era guadagnato in qualità. La marina a vapore si è andata sempre più accentrando nel mar Ligure a spese del gruppo del Tirreno superiore e delle Isole (1). È notevole il lento ma costante cammino del gruppo Adriatico e la debole partecipazione del Tirreno Inferiore. Il mar Jonio non dà luogo ad alcuna attività marinara, e debolissima è quella della Sardegna.

Ad attenuare la portata di queste osservazioni sulla distribuzione regionale della marina fa d'uopo accennare che essa si riferisce al naviglio d'inscrizione e quindi, data la grande diffusione delle società anonime, non può tener conto della distribuzione dei capitali, che possono essere attinti anche in centri lontanissimi da quelli nei quali le navi relative sono inscritte, ma non pare esagerato affermare che i casi di questo genere debbano essere poco comuni e che quindi in linea generale la inscrizione del naviglio si possa considerare come un indice della maggiore o minore partecipazione regionale all'attività marinara.

65. — Cerchiamo in ultimo di accertare quanta gente viva con la marina mercantile. Le statistiche ufficiali dànno la forza annuale della gente di mare, ma l'esperienza di ufficio mi autorizza a non prestarvi soverchia fede. La Relazione sulle condizioni della marina mercantile ci dice, per esempio, che la gente di mare di 1ª categoria inscritta nelle matricole al 31 dicembre 1914 ammontava a circa 190 mila uomini: ma che cosa significa questa cifra? Non certo quelli che vivono dell'arte della navigazione; tutt'al più quelli che sarebbero nelle condizioni di esercitarla, e quindi essa potrebbe solo servire per farci sapere che al 1° gennaio 1915 in Italia solo 190 mila uomini erano nominalmente in grado di esercitare quell'arte (2); ma quanti ne erano morti? e quanti fra quelli inscritti non navigavano più? C'è, è vero, nella Relazione, successivamente, il prospetto delle percentuali delle persone imbarcate in confronto di quelle inscritte, ma si tratta di dati dei quali è consigliabile non fidarsi, anche perchè vi manca un elemento importantissimo: la durata dell'imbarco. Un marinaio che imbarchi 12 volte per 15 giorni probabilmente figurerà con 12 movimenti mentre chi resti imbarcato per un anno vi figurerà una sola volta!

Occorrerà dunque servirsi di altre vie. Il RUSSEL SMITH ha fatto il calcolo dell'equipaggio richiesto dalle navi inglesi impegnate nel traffico estero per ogni 100 tonnellate di registro netto. Secondo i suoi calcoli tale equipaggio si è ridotto per la vela da 2,32 nel 1880, a 1,96 nel 1890, a 1,61 nel 1901, mentre per il vapore i dati rispettivi sarebbero 2,95, 2,73 e 2,22 (3). Dopo il 1901 non si sono avuti progressi tanto notevoli da apportare ulte-

(1) Conviene però notare che l'alta partecipazione del gruppo Isole nel 1886 era dovuto alla flotta di Florio mentre nel 14 % del 1914 concorrono tutti i compartimenti dell'Isola.

(2) È noto che non si può essere imbarcati senza essere inscritti nella gente di mare di 1ª categoria, ad eccezione di qualche qualità ristrettissima per la quale si richiede la inscrizione nella 2ª categoria.

(3) Cfr. J. RUSSEL SMITH, *The ocean carrier*. New York, pag. 17.

riori riduzioni, anzi bisogna tener conto del protezionismo operaio che deve avere neutralizzato i progressi nuovi ed in alcuni casi anche parte degli antichi. Una forte economia nelle navi a vapore è stata procurata dall'uso dei motori a combustione interna, ma al 1914, tali navi erano rarissime, ed ancora oggi sono poco numerose, malgrado si vadano moltiplicando rapidamente.

Il tipo di navi preso in esame dal Russel Smith non differisce sensibilmente dal nostro, perchè le eventuali differenze in meno derivanti dal traffico costiero o semplicemente mediterraneo si possono credere compensate dalle maggiori esigenze imposte dal meno elevato tonnellaggio unitario. Sicchè riferendo i dati precedenti alla forza della nostra marina a vela ed a vapore negli anni indicati possiamo credere di avere un elemento sufficientemente approssimato sul numero di uomini che vivono costantemente sulle navi mercantili supposte tutto l'anno in istato di armamento. Ritenendo poi, che un marinaio stia a terra 2 mesi all'anno, vivendo naturalmente coi risparmi fatti nei 10 di imbarco, ai dati ottenuti va aggiunto una frazione pari ad un quinto; si avrà così la cifra di coloro che abitualmente possono trarre le loro risorse dall'esercizio dell'arte della navigazione.

PROSPETTO XXVIII.

Forza nominalmente impiegata nella marina mercantile.

	Marina a vela				Marina a vapore			
	1880	1890	1901	1914	1880	1890	1901	1914
Equipaggio per ‰ tonn.	2.32	1.96	1.61	1.61	2.95	2.73	2.22	2.22
Tonn. netto - 00 omessi.	9221	6341	5752	3490	771	1866	4247	9332
Forza richiesta	21393	12428	9261	5619	2274	5094	9428	20717
Aumento 20 %	4279	2486	1852	1124	455	1019	1886	4143
Forza impiegata . . .	25672	14914	11113	6743	2729	6113	11314	24860

Marina a vela ed a vapore	1880	1890	1901	1914
Forza complessivamente impiegata	28401	21027	22427	31603

Dal 1880 al 1890 si avrebbe dunque una forte caduta dovuta da una parte ai progressi della navigazione, dall'altra alla riduzione del tonnellaggio a vela, non compensata dall'aumento di quello delle navi a vapore. Al 1901 la forza impiegata era cresciuta lievemente, al 1914 essa aveva compensato la perdita del 1° decennio ed aveva superato la cifra del 1880 grazie al formidabile sviluppo della marina a vapore. Una vera rivoluzione si è operata in questo ramo di attività; gli equipaggi delle navi a vela che al 1880 costituivano il 90 % della forza impiegata, al 1914 si erano ridotti al 21 %; al classico marinaio del veliero si è sostituito il marinaio del piroscafo, più meccanico che marino, attraverso una serie di interessantissimi spostamenti demografici e familiari.

II.

Considerazioni generali e conclusioni.

66. -- Tentiamo ora di dare uno sguardo d'insieme al complesso dell'economia marinara nel periodo precedentemente studiato riconnettendola a tutta l'economia nazionale. Sarà utile a questo fine ricapitolare brevemente le fasi attraverso le quali è passato il regime della marina mercantile e delle industrie navali in Italia.

Dopo un periodo di liberismo, che va dalla proclamazione del Regno al 1885, un po' per le ripercussioni del cambiamento avvenuto nella politica commerciale, un po' per effetto della crisi che attraversava la marina sotto l'azione del cambiamento di tipo, si inaugura un regime protettivo, che subordina i vantaggi concessi alla marina al requisito della costruzione in cantieri nazionali che quasi non esistono ancora. Effettivamente, perciò, la legge del 1885, mentre non giova alla marina, sposta l'equilibrio della economia marinara

verso l'industria delle costruzioni navali. Avvicinandosi la scadenza di quella legge si prepara la sua rinnovazione col criterio di aiutare generosamente tutte le iniziative, comprese quelle la cui persistenza aveva giustificato l'affermazione di decadenza del 1882-1885 e contro le quali era stato diretto il protezionismo della prima legge. Premi e compensi sono largamente concessi, ma, coincidendo con un periodo di grande attività del traffico marittimo, impongono allo Stato oneri sensibilmente più elevati di quelli previsti. Con la legge del 1901, perciò, si pone un limite alla spesa complessiva per questo titolo e si fissa un regime di premi e compensi che dura, per varie proroghe, fino a tutto il 1911 quando viene stabilito il nuovo regime per i cantieri.

Intanto si era diffuso il convincimento che fosse necessario rompere i legami fra marina mercantile e cantieri, e fra cantieri e industrie siderurgiche. Il secondo legame non si potè rompere e fu mantenuto anche dalla legge del 1911; il primo fu invece spezzato dalla legge del 1913 che inaugurò il nuovo sistema di premi, relativo al contributo di nolo. Contemporaneamente però si legavano i cantieri alla marina sovvenzionata imponendo all'assuntore dei servizi relativi l'obbligo di fornirsi, sia pure sotto determinate condizioni, navi costruite nei cantieri nazionali.

Scoppiata la guerra, la legislazione protettiva fu travolta per risorgere però poco dopo con nuovi istituti diretti ad ottenere un aumento immediato del naviglio da adibire ai trasporti necessari per alimentare la resistenza; ma essi fallirono al loro scopo ed anche questa volta riuscirono solo a gonfiare straordinariamente l'attività dei cantieri navali e a darci una marina più forte solo ad un costo elevatissimo.

Escludendo le spese sostenute durante la guerra e dopo l'armistizio, di cui non si hanno precise notizie, e nelle quali non sarebbe facile sceverare quanto sia effettivamente imputabile alla guerra, quanto alla gestione statale e quanto al protezionismo vero e proprio, la spesa sostenuta dallo Stato per il protezionismo a favore dell'attività marinara svoltasi prima della guerra si può così riassumere:

In applicazione della legge del 1885:		
Compensi daziari	L. 9.982.575	
» di costruzione.	» 3.227.809	
Premi per trasporto di carbone . .	» 1.194.981	
» di navigazione	» 24.874.059	L. 39.279.424
In applicazione della legge del 1896:		
Compensi di costruzione.	» 21.235.746 (1)	
Restituzioni daziarie	» 1.770.525	
Premi di navigazione	» 14.003.013	» 37.009.284
In applicazione della legge del 1901:		
Compensi daziari	L. 17.437.176	
» di costruzione.	» 10.432.408	
» » riparazioni	» 1.854.067 (2)	
Premi di navigazione.	» 34.764.414	» 64.488.065
In applicazione delle leggi 1911 e 1913:		
Ai cantieri navali	L. 16.995.922	
Premi e compensi di navigazione. .	» 9.016.933	» 26.012.855
Totale		L. 166.789.628

A questo totale va aggiunta una percentuale della spesa per sovvenzioni che, fino al 1914, ammonta complessivamente a 500 milioni; si può per i vari anni credere che una

(1) Dei quali, pero, circa 14 milioni costituiscono un rimborso di dazio.
(2) Dei quali, però, circa un milione costituisce un rimborso di dazio.

percentuale media del 4 % di essa abbia carattere prettamente protezionista, con una spesa dunque di 20 milioni, che porta il totale della spesa sostenuta a 187 milioni.

La somma di cui hanno beneficato la marina e le industrie navali è però solo di 140 milioni circa, dovendosi detrarre i 47 milioni costituiti dai compensi daziari, che rappresentano il costo del protezionismo siderurgico attraverso la marina mercantile.

67. — L'accertamento del costo finanziario del protezionismo marittimo non deve però indurre a conclusioni che non tengano conto delle caratteristiche speciali di questa industria, caratteristiche alle quali va attribuita la impressione che quello marittimo sia il solo protezionismo costoso.

La forma più comunemente applicata per proteggere un'industria è quella dei dazi doganali, che lungi dall'essere finanziariamente costosa, è per l'Erario fonte di entrate ragguardevoli; la protezione delle industrie difese dai dazi più che nelle spese dello Stato, dovrebbe cercarsi nelle sue entrate. Questo fatto ha una notevole importanza politica in quanto serve a spiegare perchè una speciale manifestazione dell'attività dello Stato, in politica commerciale, abbia ripercussioni molto più vaste di quelle che non si verifichino per manifestazioni ben più importanti. Se ne ha una prova di questi giorni in cui, mentre tutti discutono dei provvedimenti a favore della marina e dei cantieri, presentati dal Ministro Belotti, pochi si curano del problema più vasto ma dello stesso ordine risolto alla chetichella con il decreto-legge che ha dato applicazione alle nuove tariffe doganali. Eppure, sostanzialmente, i due fatti sono identici: la differenza è nella forma, ma è così grave da dare origine a giudizi che qualche volta peccano di unilateralità.

Nella forma di protezionismo diciamo così marinaro lo Stato destina parte delle sue entrate per aiutare i cantieri navali e l'industria dell'armamento, prelevando dalle tasche dei cittadini una frazione del loro reddito. Nella forma dei dazi un prelevamento avviene dalle tasche non di tutti i cittadini, ma solo di quelli che acquistano all'estero il bene protetto ed il ricavo in luogo di aiutare l'industria protetta allevia la pressione tributaria di tutti di un ammontare uguale al dazio riscosso. Effettivamente però anche i cittadini che non comprano prodotti esteri, quali consumatori pagano ugualmente la protezione delle industrie difese dai dazi, ma in luogo di versare l'imposta all'agente del fisco, la versano al commerciante che venda il bene importato o al produttore che venda il bene prodotto, sotto forma di maggior prezzo dei beni acquistati. Il fatto che questo maggior prezzo è talora piccolissimo — è la famosa teoria della polverizzazione dei dazi — non modifica per nulla la situazione, perchè del resto anche la quota d'imposta è piccolissima.

Il protezionismo marittimo non va dunque considerato isolatamente, ma va messo in relazione con tutta la politica commerciale della Nazione. Non è una pura coincidenza quella che i paesi che più hanno accentuato il loro protezionismo marittimo siano stati quelli che avevano difeso alcune loro industrie con dazi altissimi, e che il paese che meno abbia aiutato la marina e le industrie navali nell'ultimo mezzo secolo sia stata la liberista Inghilterra. In Italia è del 1878 la prima tariffa doganale protezionista, ed è al 1880 che cominciarono a sentirsi i lamenti per la crisi dell'economia marinara; al 1885 i lamenti medesimi avevano già originato il presunto rimedio, mentre il rincrudimento delle tariffe doganali avveniva due anni dopo. Ora, poichè il protezionismo determinava uno spostamento dell'equilibrio economico, che per alcune industrie si risolveva in un effettivo aumento del loro costo di produzione, è necessario ammettere che una parte della spesa sostenuta dallo Stato a favore della economia marinara non costituiva altro che una vera e propria restituzione daziaria per tutti quegli elementi di spesa nei quali la protezione concessa alle altre industrie determinava un maggior costo, e perciò metteva effettivamente l'industria nazionale in condizioni d'inferiorità di fronte alle industrie straniere che quel maggior costo non sopportavano.

Non è facile accertare a quanto possa ammontare l'onere che sull'attività marinara gravava per effetto del regime generale prevalentemente protettivo. A me basta qui avere accennato al fatto per la sua importanza generica.

Ma c'è ancora un'altra considerazione da fare. Ogni protezionismo ha un costo econo-

mico, senza di che non può esistere. Uno Stato che protegga ugualmente tutte le forme di protezione non può essere che uno stato liberista; perchè protezione effettivamente vi sia, è necessario che o attraverso aiuti diretti dello Stato, come nel caso delle industrie del mare, o attraverso aiuti indiretti, come gli sgravi fiscali alle cooperative, o attraverso i dazi doganali, determinate forme di produzione siano favorite ai danni di altre. Il danno può essere temporaneo nel caso di una protezione di avviamento, può essere duraturo, ma ci deve essere. Ed allora il problema che ci occupa è il seguente: le industrie navali appartenevano alla categoria di quelle che andavano protette, o di quelle che avrebbero dovuto essere soltanto compensate della protezione concessa ad altre, o di quelle che andavano sacrificate? Nell'ultimo caso non c'era nulla da fare; nel 2° la compensazione poteva avvenire attraverso qualche sgravio fiscale temporaneo; nel 1° caso avrebbero dovuto escogitarsi le forme di protezione.

Questo problema fu risolto nel senso che le industrie navali dovessero essere protette; vedremo dunque quale risultato abbiano avuto le forme adottate, per dedurne la maggiore o minore efficacia, cominciando da quella delle costruzioni navali.

68. — L'industria delle costruzioni navali, quando la marina a vela signoreggiava i mari, era nel nostro paese fiorentissima per la presenza del legname adatto e per l'esistenza di una maestranza specializzatasi attraverso numerose generazioni. La trasformazione della marina a vela in quella a vapore e l'adozione del ferro e dell'acciaio in luogo del legno toglievano alla industria nazionale le materie prime e con esse la possibilità di mantenere la produzione antica. La crisi dell'industria nazionale delle costruzioni navali era dunque una crisi riflessa; dipendeva dalla decadenza della marina a vela, aveva la sua origine nell'arresto della domanda di velieri. Il fenomeno aveva inevitabili aspetti dolorosi, ma a nulla potevano giovare le provvidenze statali, anzi i congegni escogitati per favorire la marina e con essa i cantieri avevano l'effetto di sempre più deprimere le condizioni dell'industria. Io credo che quando si studiò la prima legge sui premi non si videro le caratteristiche dell'industria che si pretendeva di salvare, non si vide che non si trattava di farla evolvere verso più moderni congegni di produzione, ma di sostituire del tutto ad un'industria antica una nuova che con la prima aveva pochissimi punti di contatto. Che cosa fecero le prime disposizioni legislative? Dettero forti premi alle navi a vapore costruite in Italia con il duplice intento di accrescere il tonnellaggio e di dar lavoro ai cantieri, ma si trascurava di osservare che i cantieri che venivano aiutati non erano i vecchi, ma erano imprese nuove che con le antiche non avevano spesso di comune nemmeno la maestranza.

Una delle più forti ragioni con cui dal punto di vista sentimentale e politico si suole giustificare spesso una protezione è quella di aiutare una categoria, colpita da una crisi di produzione, a superare il periodo critico, e i sostenitori della legge del 1885 in buona fede credevano che le loro provvidenze sarebbero servite a tale scopo. Nulla di tutto ciò; essi aiutavano una *nuova* industria, che reclutava altrove le sue maestranze, ed aggravavano le condizioni dei vecchi carpentieri che si vedevano sfuggire il lavoro per la costruzione di quelle navi al posto delle quali si costruivano piroscafi. La costruzione dei piroscafi infatti richiedeva una somma di attrezzi e di attitudini in cui l'abilità dei vecchi carpentieri non sempre aveva agio di affermarsi; inoltre i nuovi cantieri avevano bisogno di spiaggie speciali in centri vicini a grandi organismi industriali per la fornitura dei macchinari, dei materiali di ricambio, e della mano d'opera meccanica specializzata.

Che cosa diremmo oggi se, per attenuare la crisi dei fabbricanti di carri comuni, si desse un premio ai costruttori di... autocarri? I costruttori di carri dovranno cambiar mestiere, così come farebbero se, invece di sussidiare gli autocarri, si sussidiasse una fabbrica di pompe! L'industria dei nuovi cantieri richiedeva mano d'opera, è vero: ma la nuova richiesta sarebbe ugualmente venuta per altra forma e da altre industrie anche se i cantieri non fossero sorti, anzi sarebbe stata maggiore perchè i capitali investiti nelle nuove industrie navali erano passivi e quindi diminuivano le richieste di lavoro che sarebbero venute se fossero stati impiegati proficuamente. Nè si può dire che le nuove forme

di attività sorgevano nelle stesse località in cui esistevano le vecchie in modo che gli operai trovassero il lavoro nello stesso posto: i nuovi cantieri sorgevano in località più o meno lontane dai vecchi, e quindi le antiche maestranze erano ugualmente costrette a spostarsi. Quale maggior vantaggio c'era a spostarsi per andare a fare il tornitore in un cantiere anzichè in una fabbrica di carri ferroviari?

Quello che mi pare non sia stato finora messo bene in evidenza è appunto questo contrasto fra la vecchia e la nuova industria delle costruzioni navali: la seconda non ha sostituita affatto la prima; essa è sorta *ex novo* mentre la vecchia moriva tranquillamente; aiutando la nuova si è influito sulla antica, ma si è influito aggravando di più quella crisi che si pretendeva di attenuare. I vecchi carpentieri e calafati sono a poco a poco spariti per la loro naturale eliminazione; con la loro generazione la loro categoria è scomparsa o si è molto assottigliata; i loro figli in alcune zone sono diventati *anche* carpentieri in ferro, in altre hanno del tutto cambiato mestiere. Ora, per arrivare a questo risultato valeva la pena di profondere centinaia di milioni creando un'industria che avrebbe avuto sempre bisogno dell'aiuto dello Stato?

Non è una circostanza occasionale che tutti i grandi cantieri siano sorti nell'Italia settentrionale e manchino quasi completamente nell'Italia meridionale e insulare. Il cantiere moderno ha esigenze tutte diverse da quelle dell'antico; esso è sorto dove queste esigenze avrebbero potuto meglio essere soddisfatte ed è un bene che sia stato così — ma non si può però affermare che esso abbia sostituito l'antico e che il moderno carpentiere sia simile all'antico. Il vecchio carpentiere era anche marinaio; l'odierno operaio delle costruzioni navali in ferro non sa neppure cosa sia il mare e, lasciato il cantiere, va tranquillamente a lavorare in una fabbrica di armi o in una fabbrica di locomotive. Andate a dire al carpentiere di Sorrento che se egli non lavora, in compenso lavora quale carpentiere in ferro il contadino della Lunigiana, nel cantiere di Muggiano alla Spezia: sarà un ben magro conforto quello che così gli darete e lo lascerà poco convinto della bontà della compensazione dal punto di vista del suo interesse.

69. — Tutto ciò non è detto per arrivare alla conclusione che si sarebbe dovuto effettivamente aiutare la vecchia maestranza — in fondo era più logico il buono On. Randaccio che voleva aiutare tutti! —, ma esclusivamente per dimostrare priva di base l'argomentazione con cui in tal guisa si pretendeva di difendere il protezionismo dei cantieri. Più esattamente avrebbe dovuto dirsi che, senza preoccuparsi della sorte dei vecchi cantieri, si desiderava invece che sorgessero i nuovi perchè ritenuti necessari allo sviluppo della marina. Solo attraverso questa necessità, constatando alcune loro deficienze, che si risolvevano in aumento del loro costo di produzione, si arrivava alla dimostrazione della indispensabilità della protezione. I problemi da esaminare erano pertanto due: prima se i cantieri fossero necessari, poi a quanto ammontasse il loro maggior costo per determinare la cifra dell'aiuto statale. La soluzione data ai due problemi, l'abbiamo visto, fu la seguente: i cantieri sono necessari un po' per esigenze tecniche, un po' per non gettare sul lastrico immediatamente tutti coloro che vi vivono, dunque bisogna aiutarli e l'aiuto deve consistere da una parte in un rimborso dei dazi, dall'altro in un vero e proprio sussidio pagato in due tempi: una volta tanto col compenso di costruzione, e annualmente col premio di navigazione.

Ammetto senza difficoltà che i nostri cantieri lavorassero a maggior costo dei concorrenti stranieri e il maggior costo derivasse da difetto di organizzazione e più alta percentuale di spese generali e dal più alto costo delle materie prime e delle macchine loro occorrenti, per la protezione concessa alle industrie siderurgiche, metallurgiche e meccaniche. Trattandosi di una industria il cui prodotto ha un prezzo regolato esclusivamente dalla concorrenza internazionale, al di fuori di ogni protezione statale, nessun dubbio vi ha quindi che essa dovesse essere messa in condizioni di uguaglianza con le concorrenti straniere, per lo meno nella parte che era una diretta conseguenza del regime doganale dello Stato. Si sarebbe, dunque, dovuto concedere l'importazione in franchigia di tutti i materiali occorrenti non solo per gli scafi e le macchine delle navi, ma anche per gli impianti del

cantiere. Questo provvedimento però danneggiava le industrie metallurgiche e meccaniche, alle quali sottraeva un forte consumatore, ed allora alla importazione si sostituì il compenso daziario, cioè si volle compensare a spese della collettività il vantaggio che i cantieri, con la loro stessa esistenza, arrecavano ad altre industrie. In corrispettivo di quest'onere quale vantaggio ricavava la Nazione?

Non parlo neppure di vantaggi economici perchè quella del favorire le industrie nazionali è una frottola che può passare solo fra coloro che siano digiuni assolutamente di elementari nozioni di economia. I vantaggi vanno dunque cercati in altro campo: in quello politico, o direttamente o indirettamente per la esistenza di una industria indispensabile alla esistenza di altre economicamente vantaggiose e politicamente necessarie. Da questo punto di vista io credo che vadano esaminati i risultati di una protezione trentennale, ed è qui che si appalesa non solo la inutilità, ma il danno del regime iniziatosi nel 1885.

Quale forza politica ha conferito all'Italia la presenza di alcuni cantieri i quali potevano lavorare solo grazie al generoso intervento dello Stato? Io non riesco a vederla; a meno che non si consideri forza politica l'essere citati nelle statistiche del Lloyd per 15.000 tonnellate di navi costruite, che fanno misera mostra di sè a fianco del milione delle costruzioni inglesi. E non riesco invece a cancellare l'impressione di debolezza politica, insita nel fatto economico dannosissimo che per trenta anni una parte, sia pure modesta del nostro patrimonio, è stata impiegata in modo da non cavarne alcun profitto.

Non si può dire che la esistenza dei cantieri sia stata necessaria per il caso di guerra. L'esperienza recente è stata al riguardo decisiva. Dal 1915 al 1918 i nostri cantieri hanno prodotto circa cento mila tonnellate di stazza netta di navi a vapore, con una media di 25 mila tonnellate all'anno, cifra veramente irrisoria in confronto delle nostre esigenze ed inferiore a quella che si sarebbe ottenuta migliorando del 5 % la utilizzazione del naviglio requisito. Si pensi che per arrivare a tale produzione i cantieri hanno assorbito parte del tonnellaggio per il trasporto del materiale loro occorrente e sottratto all'esercito combattente parecchie migliaie di uomini validi ed alle campagne altre migliaia di braccia attratte dai salari altissimi e dalla possibilità di sottrarsi agli obblighi militari.

Nè dal punto di vista politico, nè da quello militare dunque l'esistenza dei cantieri si può ritenere necessaria. Resterebbe un presunto rapporto di interdipendenza fra i cantieri navali e la marina mercantile, di cui l'esperienza finalmente era riuscita ad aver ragione e che era stata eliminata dal vincolismo protettivo prima dalle proposte della Commissione Reale e poi dalla legge sul contributo di nolo. L'osservazione delle caratteristiche delle due forme di industria fornisce già per proprio conto elementi esaurienti per convincersi che fra loro non vi è alcun rapporto di necessità reciproca (1), ed ove ciò non bastasse l'esperienza dei 30 anni di protezionismo darebbe una prova evidente che quando le condizioni dell'industria dell'armamento sono tali da promuoverne lo sviluppo, la marina mercantile si affretta a profittarne senza preoccuparsi della produzione nazionale ed attingendo largamente ai cantieri stranieri.

La necessità dunque di un'industria delle costruzioni navali non è confermata dal ragionamento e dall'osservazione dei fatti e quindi non si sarebbe dovuto spender nulla per favorirne lo sviluppo. Avrebbe potuto al massimo ammettersi che fosse dovere dello Stato neutralizzare le conseguenze della protezione concessa alle industrie siderurgiche, sottraendo i loro consumi alla produzione nazionale e concedendo la importazione in franchigia dei materiali occorrenti per i loro impianti e le loro lavorazioni; per la parte dunque che costituisce un rimborso dei dazi la protezione che appare concessa ai cantieri è invece effettivamente concessa alla siderurgia e va portata nel costo di mantenimento di questa, direttamente e indirettamente parassitaria.

Dai cantieri navali passiamo ora alla marina mercantile.

---

(1) Sui rapporti fra industria delle costruzioni navali e industria dello armamento v. una mia nota nel *Giornale degli Economisti* dell'aprile 1919.

Perchè un'industria lasciata a sè stessa non si sviluppi o si sviluppi in modo inferiore alle concorrenti straniere è necessario che essa trovi in Paese elementi sfavorevoli che la mettano in condizioni di lavorare a costi più alti delle concorrenti. Questa sola condizione non è però sufficiente; è altresì necessario un riferimento del suo profitto normale al saggio medio dei profitti degli altri investimenti perchè, anche quando la produzione potesse avvenire a pari condizioni delle straniere, i capitali potrebbero non affluirvi qualora si presentassero sul mercato possibilità d'investimenti più vantaggiosi. Se, dunque, la nostra marina mercantile non si sviluppava nelle proporzioni *volute* (nessuno allora indicava però fin dove si sarebbe dovuto spingere tale sviluppo) le ragioni vanno cercate o in una effettiva condizione d'inferiorità della industria nazionale o in un suo rendimento minore di quello offerto dalle altre forme di collocamento di capitali. Non ci possono essere altre ragioni, e si deve quindi escludere la presunta ignoranza dei capitalisti delle condizioni in cui si svolgeva l'economia marinara. In questa ipotesi i premi e i compensi avrebbero avuto il carattere di spesa di réclame ad una forma d'investimento di cui non eran noti gli elevati guadagni, ma a parte che nessuno dei protezionisti ha mai sostenuto una tale ipotesi, essa sarebbe esclusa dalla circostanza che non era certo una réclame incoraggiante quella che faceva lo Stato dando dei premi e giustificandoli con la enuciazione delle effettive condizioni d'inferiorità dell'industria incoraggiata. Mi pare poi comunque assodato che, nel caso in cui la protezione sia riconosciuta necessaria, essa infligge all'economia nazionale un danno obbligandola ad impiegare nell'industria protetta dei capitali che altrimenti troverebbero in paese una più alta remunerazione effettiva. Questo danno dovrebbe giustificarsi con altri vantaggi, fra i quali nel caso in esame non si può ammettere il solito luogo comune che « la marina mercantile e le industrie navali sono necessarie all'economia nazionale » perchè allora si cadrebbe in un circolo vizioso o nell'assurdo: per favorire l'economia nazionale si dànno incoraggiamenti a forme di produzione che si afferma essere antieconomiche, e l'affermazione è corroborata dal fatto stesso che si concede loro una protezione! Il protezionismo si deve dunque giustificare con altre ragioni che vanno cercate fuori del campo strettamente economico.

71. — È innegabile che un'attività qualsiasi nel campo marinaro è esercitata al di fuori del regime protettivo; lo stanno a provare le cifre dello sviluppo della nostra marina che non ha mai chiesto aiuti. Il protezionismo dunque avrebbe avuto il merito di far accrescere quest'attività della quantità direttamente beneficata dalla protezione. Il suo costo perciò, anche ad ammettere che senza la protezione quella maggiore attività si sarebbe *interamente* volta altrove, non va riferito a tutta l'economia marinara, ma soltanto a quella parte di essa che si presume debba essere una sua sola esclusiva e diretta conseguenza. Ed allora ai protezionisti mi pare che incomba l'obbligo di dimostrare non che *una* attività marinara fosse necessaria all'Italia *ma che fosse indispensabile all'economia nazionale quella frazione di attività che derivava le sue origini esclusivamente dal protezionismo.* Ora questa dimostrazione finora non è stata data e credo che difficilmente possa darsi; per esserne meglio convinti guardiamo un po' le leggi precedenti. La media del tonnellaggio a vapore inscritto ai premi nel 1885-1896 è di circa 45.000 tonnellate, corrispondenti a meno del 25 % del tonnellaggio complessivo medio del decennio. Ammettiamo pure, ciò che è assolutamente da escludere, che senza il premio non una di quelle 45.000 tonnellate sarebbe entrata a far parte della nostra marina: quale danno ne avrebbe risentito l'economia nazionale? Mentre questo danno è puramente immaginario, se noi diamo alla protezione il merito di avere procurato il necessario investimento di capitali in quelle navi, noi dobbiamo implicitamente dargli la colpa di avere defraudato l'economia nazionale dell'intero ammontare dei premi concessi; e questo è un danno e quindi una colpa certa, sempre che sia vero il merito. Se noi invece ammettiamo che anche senza il premio almeno una parte di quel tonnellaggio sarebbe ugualmente entrata nella marina, dobbiamo riferire il costo del protezionismo non più all'intero tonnellaggio premiato, ma a quella sola parte di esso che senza il premio non sarebbe venuta. Non è facile calcolare questa frazione. Dividiamo pure per metà e riduciamo gli effetti dei premi ad un tonnellaggio di

22.500. A quale danno sarebbe andata incontro l'economia nazionale se al 1896, in luogo di circa 220.000 tonnellate di piroscafi, ne fossero esistite soltanto 200.000? È giustificata la spesa di circa 40 milioni in capitale per avere 20.000 tonnellate di navi in più, in ragione quindi di circa due mila lire a tonnellata, prezzo 5 volte almeno più alto di quello di mercato? Non sarebbe stato preferibile acquistare tanti piroscafi per 25.000 tonnellate — al 1890 il loro prezzo nei cantieri inglesi si aggirava sulle 300 lire — spendendo poco meno di 8 milioni una volta tanto, e rinunziare ai premi?

Questo ragionamento potrebbe ripetersi anche per i provvedimenti successivi e le conclusioni sarebbero sempre le stesse e confermerebbero quanto abbiamo già affermato, non essere vero cioè che l'interesse della economia nazionale esigesse una marina nazionale sviluppata. Anche perchè questa relazione importa la immediata determinazione di un limite: sviluppata, sì, ma quanto? A che cosa va riferito il suo sviluppo: alla popolazione, al territorio, alle coste, al numero delle nascite, o a quello dei matrimoni, o al tonnellaggio delle merci imbarcate e sbarcate? Ognuno vede che a questo punto la determinazione svanisce: tutt'al più si troverà una espressione come questa: «adeguata alle esigenze della economia nazionale», con la quale «adeguazione» se ne sa meno di prima.

Il primo tentativo ufficiale di determinazione del tonnellaggio minimo occorrente ai nostri bisogni è quello fatto dalla Commissione per il dopo guerra in uno dei suoi chilometrici ordini del giorno. Sappiamo così finalmente che a noi occorrerebbero le seguenti quantità di piroscafi espresse in tonnellate di stazza lorda:

1° 200.000 naviglio transatlantico per passeggieri
2° 250.000 » misto per linee regolari
3° 200.000 » per merci varie (cargo liners) e 1.400.000 di navi comuni da carico.

Totale 2.050.000 tonnellate.

Ignoro quali problemi di calcolo infinitesimale siano stati risolti da quegli egregi uomini per stabilire queste cifre; ma non posso sottrarmi alla tentazione di fare la seguente considerazione. Siamo ancora lontani, sebbene non molto, dalle due prime cifre; lo siamo un po' di più dalle altre due perchè il naviglio da carico previsto in 1.600.000 tonnellate non arriva oggi a 1.360.000; ne mancherebbero dunque 250.000. Ebbene malgrado questa deficienza, nel momento attuale e ancora per molto tempo, non sappiamo e non sapremo che fare di molta parte di quello esistente e non abbiamo più posti sufficienti per ormeggiare al sicuro i piroscafi disarmati!

È vero che se allo scoppiare della guerra, o meglio poco dopo del nostro intervento, invece di navi per un solo milione di tonnellate ne avessimo avute tante per novecentomila la nostra situazione sarebbe stata, dal punto di vista dei trasporti marittimi, lievemente peggiore, ma questo peggioramento avrebbe trovato dei compensi nel miglioramento di quei rami di attività che avrebbero assorbito i capitali relativi. Quella che i protezionisti ad oltranza dimenticano è una circostanza che non appare però trascurabile. Essi ragionano come se i capitali non investiti in mare si volatilizzassero, e non pensano che quei capitali, invece, se non si investono sul mare, si collocheranno in altro modo, ma si collocheranno: evidentemente chi avrebbe comprato una nave non avrebbe tesaurizzato il suo risparmio, ma avrebbe cercato di collocarlo altrimenti. Il paese dunque non avrebbe avuto quelle navi, ma avrebbe avuto altri beni la cui utilità sarebbe stata altissima anche in tempo di guerra perchè abbiamo visto che le guerre moderne richiedono uno sforzo grandioso da tutte le forme di attività, comprese quelle che pure si credeva non avessero nessun rapporto con la condotta delle operazioni militari. Se, per esempio, invece di spendere duecento milioni per il protezionismo marittimo avessimo impiegato quella somma nella elettrificazione di alcuni tronchi ferroviari, o in impianti idroelettrici o in miglioramento delle culture granarie, non è chiaro che l'economia di carbone e di grano importati ci avrebbe compensato ad usura della minore disponibilità di navi dovuta al mancato protezionismo?

Bisognava fare anche questo, dicono i protezionisti; sì, ma tutto non si può fare perchè i capitali sono limitati e perciò, quando con aiuti diretti o indiretti lo Stato fa accentuare l'affluenza di capitali in un ramo produttivo, inevitabilmente la fa diminuire in altri, allo stesso modo con cui il distributore di acqua da una fontana, quando ne dia di più ad uno dei tubi di scarico, dovrà diminuire la quantità data agli altri tubi.

72. — L'osservazione degl'indici del progresso economico ci mostra appunto che lo svolgimento delle varie forme di attività non avviene nelle stesse proporzioni; cosa di cui non c'è da preoccuparsi quando la diversità delle tendenze sia in diretta relazione con la libera esplicazione delle attività medesime, ma che desta invece dubbi legittimi quando lo Stato, con la pretesa di perseguire dei fini economici, si presenti a dire ai cittadini che essi devono agire in un modo anzichè in un altro.

Nel prospetto 23° ho voluto mettere in evidenza il rapporto fra lo sviluppo della marina mercantile ed alcuni dati caratteristici della vita economica nazionale. Il confronto è stato fatto con i dati ed il tonnellaggio calcolato nella potenzialità riferita al vapore (1). L'osservazione dei risultati esposti nel quadro ci mostra che nel primo decennio — dal 1885 al 1895 — l'indice dell'attività marinara ha avuto uno sviluppo minore degli altri; il paese tendeva a prendere un nuovo assetto per il concomitante effetto dello sviluppo industriale, comune a tutti i paesi europei nell'ultimo periodo del secolo XIX, e del nuovo regime doganale a base protezionista (si noti la diminuzione dell'indice: commercio estero). Le fer-

PROSPETTO XXIX.

Alcuni indici del progresso economico dal 1885 al 1914

(2) (*dall'Annuario statistico italiano del 1916*).

	1885	1895	1905	1914
		CIFRE ASSOLUTE		
Popolazione	29090252	31191564	33138033	35597754
Caldaie a vapore (mq.)	?	(2) 357709	666336	1006765
Commercio con l'estero (milioni di lire) .	2411	2225	3721	5134
Carbone importato (tonnellate)	2957436	4304787	6473539	9758877
Sviluppo delle reti ferroviarie (Km.) . . .	10526	15479	16247	18039
» dei fili telegrafici (3) » . . .	106755	154067	193365	341912
Spese dello Stato (milioni di lire) (3) . . .	1504	1666	1780	2738
Tonnellaggio netto (potenzialità) (4) . . .	383606	374833	619725	1020396
	Rapporto del tonnellaggio per ognuno degl'indici.			
Per 10000 abitanti tonnellate	132	120	198	286
» 100 mq. di caldaie »	?	104	93	101
» 1000 lire di commercio estero tonn. .	159	168	167	198
» » tonn. di carbone importato tonn.	129	87	96	104
» 100 Km. di ferrovie tonnellate . . .	365	242	382	567
» » » » fili telegrafici »	358	242	321	299
» 1000 lire di spese statali »	255	225	348	369

rovie assorbivano larghi capitali, altri ne assorbivano i telegrafi, le spese coloniali ecc.; il cambiamento di politica commerciale ne inutilizzava alcuni e ne richiedeva altri per i nuovi impianti; restava poco per la marina mercantile e il protezionismo non avrebbe potuto ottenere maggiore efficacia, se non a patto di sacrifici enormi. È questo del resto il

(1) Vedi Tav. I in appendice.

(2) 1894.

(3) I dati si riferiscono all'esercizio finanziario chiuso il 30 giugno.

(4) La potenzialità qui indicata è quella calcolata nella tabella I in appendice.

periodo in cui, come abbiamo visto, il traffico marittimo attraversa una crisi di assestamento per la ricerca di un duraturo equilibrio fra potenzialità di trasporto e merci da trasportare. Nel decennio successivo l'attività marinara tende a rifarsi; le cause indicate precedentemente avevano cessato di avere effetto o ne avevano ora uno meno intenso; il miglioramento del mercato dei noli del triennio 1899-1901 aveva dato un forte slancio agli investimenti in navi; nel confronto dell'indice della marina con gli altri si nota un forte miglioramento. Nell'ultimo periodo, in cui l'economia nazionale aveva avuto un assestamento nuovo ed un nuovo equilibrio si era raggiunto nel traffico marittimo con parecchie annate di affari ricchi, l'indice della marina si sviluppava in modo da superare il corrispondente sviluppo degli altri. In questi tre periodi il protezionismo statale è stato presso a poco costante ed i suoi effetti immediati sono stati tali che non è azzardato affermare che, anche senza di esso, gl'indici finali non sarebbero molto lontani da quelli segnati.

Uno dei dati, poi, a cui si suole spesso riferire lo sviluppo della marina è il movimento della navigazione nei nostri porti e la percentuale di partecipazione della nostra bandiera; si lamenta, cioè, che questa partecipi in modo assai debole al movimento e si vorrebbe che questa situazione migliorasse, per le comuni argomentazioni relative ai noli che si pagano alle marine estere e che costituiscono altrettanto « oro che esce dal Paese ». Le più elementari nozioni sul modo come si svolge il commercio internazionale hanno presto ragione di un tale pregiudizio. Ma a mostrare la poca fondatezza di questa argomentazione basta il seguente specchietto contenente alcuni rapporti fra merci imbarcate e sbarcate e tonnellaggio potenziale riferito al vapore.

	1885	1895	1905	1913 (2)
(1) Tonn. di merci imbarcata e sbarcata *a*). .	11971	14452	19937	31822
(1) » con bandiera italiana soltanto *b*). .	6126	6840	9499	16422
Rapporto fra *b* ed *a*	51	47.2	47.7	51.6
Tonnellaggio esistente	383606	374833	619725	965876

Il rappporto del 1885 fra il tonnellaggio esistente e la quantità di merce imbarcata e sbarcata da navi nazionali, è dunque uguale a 62.6 tonnellate di naviglio per ogni 1000 di movimento. Tenendo conto dell'aumento di efficienza che si verificava nelle navi e che ne richiedeva perciò una minore quantità, per effettuare la stessa quantità di trasporti, aumento che con cifra approssimativa per difetto possiamo indicare col 10 % nel 1° periodo di 10 anni, 8 % nel 2° e 5 % nel 3°, il rapporto del 1885 si ridurrebbe a 56,3 ‰ nel 1895, 51,8 ‰ nel 1905 e 49,2 ‰ nel 1913; sicchè il tonnellaggio che avrebbe dovuto esistere negli anni indicati avrebbe dovuto essere rispettivamente di Tonn. 385.092 nel 1895, 492.048 nel 1905 e 807.962 nel 1913 con una differenza su quello effettivamente esistente di Tonn. 10259 in meno al 1895, e di T. 127.677 e 157.914 in più, rispettivamente al 1905 e al 1913.

Ora, poichè al 1913 la partecipazione della nostra bandiera al trasporto delle merci imbarcate e sbarcate nel Regno era appena cresciuta del 6 ‰, ciò che richiedeva appena 11.000 tonnellate in più, si registrava a quell'epoca un incremento 147.000 tonnellate, che se il movimento della navigazione e lo sviluppo della marina stessero come causa ad effetto non avrebbero dovuto esistere. Evidentemente le navi che costituivano questo incremento sono andate ad esercitare trasporti con porti esteri o si sono dedicati al lucroso trasporto di passeggeri avendovi trovato maggiore convenienza di quella loro offerta dal concorso al trasporto delle merci, trasportate da navi straniere nella non trascurabile quantità di 15.700.000 tonnellate. È questo un elemento di cui bisogna tener conto nel calcolare il fattore nolo nel commercio internazionale, poichè costituisce una partita attiva da contrapporre al passivo costituito dalla cifra dei pagamenti da noi effettuati alla bandiera estera per trasporto di merci e passeggeri.

---

(1) 000 omessi.

(2) Ultimo anno di navigazione a cui abbiano preso parte per intero le marine degl' Imperi centrali.

Ritornando dunque al punto controverso della necessità di una marina mercantile, la considerazione relativa alla non necessità sorge dal più semplice dei ragionamenti. Anche qui prescindo dall'esistenza dei comuni pregiudizi sul modo in cui si svolge il commercio internazionale, fermandomi solo sulla parte che riguarda i noli che si pagano alle navi straniere, ed osservando che quando si dice che i noli pagati alla marina nazionale non «vanno fuori del paese» si afferma cosa che, se anche avesse effettivamente importanza, ne avrebbe in ogni caso una minore di quella che comunemente si crede. I noli pagati alla marina nazionale non restano tutti nel paese; da essi bisogna detrarre quella parte che le navi nazionali spendono nei porti esteri e quella notevole per il combustibile. Fatte tali deduzioni si vedrà che una parte non trascurabile di quello che si crede resti in paese se ne va tranquillamente all'estero, senza che nessuno strilli per questa fuga che «impoverisce il paese». Così come dall'ammontare dei noli pagati alla marina estera bisogna dedurre tutto quello che le navi estere spendono nei nostri porti per consumi di bordo, vitto degli equipaggi, tasse marittime e via di seguito.

Prescindendo dunque da ogni quistione relativa alla bilancia del commercio, vediamo se la marina mercantile sia da considerare come un'industria necessaria al punto da meritare o un trattamento che neutralizzi soltanto il maggior costo imposto alle attività non protette dalla protezione di alcune, o, di più, un trattamento di favore. Ora, da questo punto di vista non si può trascurare un fatto fondamentale: che una marina mercantile disposta a offrire i suoi servigi a chi la paghi al prezzo di mercato esiste nel mondo e non rifiuta di effettuare i trasporti per qualunque destinazione. In questa marina mercantile mondiale ce ne sarà una parte italiana più o meno importante: è un fatto innegabile; la marina nazionale sarà più o meno sviluppata ma esiste al di fuori di ogni protezione: lo abbiamo visto esaminando le statistiche dell'ultimo trentennio. La necessità, dunque, mi si consenta di ripeterlo, va riferita ad una quantità o ad una qualità chiaramente definite e va dimostrata per quella frazione di quantità o gradazione di qualità che la marina abbandonata a sè stessa non darebbe. Si dovrà dire come ha fatto la Commissione del dopo guerra: all'Italia occorrono, per esempio, 3 milioni di t. d. w. c.; e sono tutte indispensabili dalla prima all'ultima tonnellata; poichè i capitali da soli non ne armerebbero più di 2 milioni (le cifre indicate sono puramente ipotetiche) lo Stato deve pensare a fare armare il 3º milione; oppure: all'Italia occorrono 100 navi nuove da 20 miglia di velocità; poichè i capitali da soli ne armerebbero 50 da 20 o 100 da 17 miglia, è necessario che lo Stato sussidi quelle che abbiano i requisiti prescritti. In questi termini io capisco che si parli di necessità; aspetterò che qualcuno me la dimostri, ma almeno mi trovo davanti ad un problema chiaro e non dinanzi ad un'affermazione rettorica come quella comunemente adoperata; la marina mercantile è indispensabile all'economia nazionale! E perchè soltanto la marina mercantile? E perchè escludere da questa indispensabilità le ferrovie e le automobili, i canali e le bonifiche, le scuole e gl'impianti elettrici, i porti e le reti telegrafiche, insomma tutto ciò che serve alla vita di un popolo di 38 milioni di abitanti?

Anche se si sottintende, come pare che accada comunemente, che la marina mercantile abbia un grado maggiore di necessità di tutte queste altre categorie di industrie, non si può sfuggire alla stretta di precisare la quantità o la qualità. Nessuno dei protezionisti sostiene, infatti, che si debba dotare l'Italia di una marina di 50 milioni di tonnellate, anche a costo di non avere neanche un chilometro di ferrovie o di linee telegrafiche o di una frazione minima di qualunque altra cosa. Tutti questi problemi sono, dunque, dominati da una quistione di costi e di utilità, costi e utilità che variano col variare delle quantità per il valore diverso che hanno le singole unità che si aggiungano o si sottraggano, finchè non si raggiunga l'equilibrio economico. Ora perchè lo Stato intervenga a turbare l'equilibrio e dica ai cittadini: voi dovete armare più navi e migliorare meno i campi, è necessaria una ragione politica che giustifichi il danno economico che così s'infligge alla nazione. Quale è questa ragione? Finchè non sarà stata enunciata e dimostrata — e l'obbligo di dimostrarla, lo ripeto, incombe ai protezionisti perchè sono essi che domandano l'intervento dello Stato — *non per tutta la marina, ma per quella sola parte di essa che senza la*

protezione non si avrebbe, un trattamento speciale a favore della marina mercantile non si giustifica se non in un regime in cui alcune forme di attività economiche siano protette senza alcun criterio di necessità politica ed unicamente per favorire determinati interessi ai danni di altri interessi o a spese della collettività (1).

Anche nei rapporti militari la necessità della marina mercantile, sempre riferita alla quantità o alla qualità, non appare evidente. Si è già visto quanto fosse moderato nelle sue richieste militari l'on. Bettolo. L'esperienza della guerra ha dimostrato che egli si ingannava per difetto nella quantità e per eccesso nella velocità delle navi ritenute necessarie, specialmente quando, intensificatasi la guerra dei sommergibili, alla navigazione isolata si sostituì quella in convoglio. D'altra parte il miglioramento dell'arma dei sottomarini ci riserva chi sa quali sorprese per la guerra dell'avvenire, ed è per lo meno prematuro il voler subordinare lo sviluppo della marina mercantile a requisiti di carattere militare sui quali i pareri dei tecnici sono molto discordi. Nè conviene dimenticare che quelle che parevano soltanto esigenze di carattere militare — elevato tonnellaggio ed alte velocità — sono state oggi superate dalle esigenze imposte dal commercio e dal trasporto delle merci e dei passeggeri, al punto che, senza alcun sussidio, si costruiscono navi più grandi e più veloci di quelle che il Bettolo avrebbe voluto sussidiare.

Se la protezione non risponde ad un caso di necessità politica o militare dello Stato, ancor meno risponde al caso noto col nome di protezione di avviamento. Le protezioni di avviamento a favore delle industrie giovani, in genere, sono pericolose, ma ad ogni modo quando si è ben sicuri di poterle togliere a tempo opportuno, il concederle risponde ad un principio comunissimo della vita comune. Allo stesso modo con cui si fasciano per alcuni mesi le gambe del bambino appena nato, si circondano e sostengono con puntelli gli alberetti, si proteggono in mille guise gli oggetti suscettibili di deteriorazioni o rotture finchè non si siano consolidati, così è qualche volta prudente che lo Stato crei intorno ad una industria nascente un'atmosfera favorevole e la protegga dai colpi degli organismi più robusti che vorrebbero strozzarla sul nascere per paura della concorrenza futura.

Ma la marina mercantile non è in questo caso. Essa non deve migliorare il prodotto, ridurre i costi, conquistare i mercati; la nave quando è varata è un organismo perfetto; ha davanti a sè il mare infinito e le sue possibilità d'impiego sono perfettamente analoghe a quelle della nave vecchia. L'armatore non ha che da scegliere fra le numerose possibilità di noleggio che gli si offrano. Capisco che la scelta non è facile e si può sbagliare, ma se uno non si sente sicuro del fatto suo vada a fare un'altro mestiere, impieghi altrimenti i suoi capitali, perchè *nessuno lo obbliga a fare l'armatore*. Se sbaglierà, peggio per lui; il suo esempio impedirà che altri si avventuri sulla stessa strada senza sufficiente preparazione; a meno che non si voglia che lo Stato debba fare le spese della istruzione dei nuovi armatori. Per un paese che lesina mezzo milione all'anno per le dotazioni dei gabinetti scientifici, quella di spendere dieci milioni all'anno per metter su una diecina di armatori mi pare una erogazione piuttosto di lusso!

Alcuni temono che le marine del mondo si coalizzino per uccidere le nuove iniziative relative alla marina libera, ma il timore è infondato. Se c'è un campo di attività economica nel quale la concorrenza domina sovrana, è proprio quello dei trasporti marittimi; *trusts* e *rings* possono fare al traffico solo lievi restrizioni; la loro efficacia è comunque limitata nello spazio e nel tempo (2). Si temevano chi sa quali insidie dall'Inghilterra, contro cui nel 1882 si appuntarono perfino le ire dell'on. Boselli. Ebbene l'Inghilterra ci ha fornito

(1) Tutto ciò naturalmente è detto per la marina mercantile industria a sè, e non mezzo di trasporto necessario per determinati fini di carattere commerciale espansionista. In questo caso la nave va considerata come mezzo e va eventualmente sussidiata dallo Stato non per le sue speciali caratteristiche, ma per le peculiari esigenze di quella espansione commerciale; e allora non si è più nel campo del protezionismo marittimo, ma in quello assai diverso della politica commerciale di esportazione.

(2) Cfr. al riguardo il citato lavoro dell'ANZILLOTTI e l'ottimo capitolo sui *Trusts* nel SUPINO: *la navigazione dal punto di vista economico*.

quasi l'80 % della nostra marina dell'ultimo cinquantennio; ci avrebbe fornito volentieri anche il resto e più, e se di qualche cosa si è preoccupata e si preoccupa non è dello sviluppo della nostra marina, ma della percentuale con cui essa vi partecipa sempre più debolmente. Durante la guerra, è vero, ci ha lesinato il tonnellaggio, ma il tonnellaggio è stata una soltanto delle numerose categorie di beni di cui durante la guerra abbiamo sentito il bisogno. Se avessimo avuto più navi avremmo avuto in meno qualche altra cosa, e certamente saremmo stati male ugualmente. Troppe categorie di beni indispensabili ci sono mancate durante la guerra per dire che con un centinaio di migliaia di tonnellate di più le nostre sofferenze sarebbero sparite!

Dopo l'armistizio si rimproverava agli Stati Uniti la smania di trattenere tutto il loro tonnellaggio e di non volerne cedere a nessuno per strozzare tutte le nuove attività mercantili. Si fece giganteggiare agli occhi degli italiani una egemonia americana per diminuire la quale alcuni si sarebbero anche appagati del naviglio in legno costruito durante la guerra! Oggi possiamo ridere tutti di quelle preoccupazioni di cui allora sorridevamo solo in pochi; i primi a pentirsi del loro atteggiamento sono proprio gli americani che si trovano in possesso di una enorme flotta che nessuno vuole e che sta a marcire nei loro porti e noi possiamo ringraziare quella buona gente che ci ha evitato la iattura di vedere qualche altro miliardo investito in navi comprate a prezzo altissimo e che oggi terremmo sullo stomaco come purtroppo dobbiamo tenere quei due milioni di t. d. w. c. che il debole nazionalismo inglese non ci ha impedito di acquistare o costruire.

Nelle spese di esercizio poi la nostra marina non sopporta oneri maggiori di quelli sopportati dalle marine delle altre nazione. Se le pretese della gente di mare sulle tabelle di equipaggiamento ed il trattamento economico della gente imbarcata mostrano una tendenza ad aggravare le condizioni del nostro armamento in confronto di quello estero, ciò *è dovuto esclusivamente all'intervento dello Stato, perchè ha determinato la gente di mare a chiedere senza limiti miglioramenti continui che gli armatori hanno concesso perchè* PAGAVA LO STATO. Abbandonata la marina a sè stessa, la contesa fra gente di mare ed armatori dovrà risolversi a seconda delle condizioni generali del mercato del lavoro in Italia, e non appare possibile che in questo caso il livello delle remunerazioni sia più alto da noi che altrove. Un intervento dello Stato in questo senso non avrebbe più il fine di consentire uno sviluppo maggiore della marina mercantile, ma di assicurare il mantenimento di una speciale condizione di privilegio ad una categoria di lavoratori ai danni della collettività, cioè di altre categorie di lavoratori, ciò che costituirebbe una forma di protezionismo operaio simile a quella che è purtroppo molto diffusa nel nostro paese con le numerose cooperative rosse o bianche.

74. — Riepilogando: da qualunque punto di vista si consideri il problema non si resta affatto convinti e per il passato e per l'avvenire della necessità di una «grande» marina mercantile, mentre ai fini economici e politici della nazione, si deve convenire che sarebbe più utile al Paese lasciare che l'industria dell'armamento si sviluppi liberamente nell'atmosfera che le creano le condizioni economiche generali e la politica commerciale dello Stato. Naturalmente gli effetti di una politica protezionista per alcune industrie non possono non influire sullo sviluppo della marina e delle altre industrie navali, creando una condizione d'inferiorità interna ed internazionale che esercita un'azione frenatrice e ne diminuisce l'intensità. Ma se ciò può rincrescere ai «marinisti», non pare una buona ragione per allargare il campo delle industrie protette, ed induce invece ad una conclusione opposta: ridurre la protezione concessa alle altre industrie in modo da instaurare lentamente un regime più liberista, limitando la protezione a quei pochi casi per i quali si ravvisino gli estremi della necessità ai fini della difesa militare dello Stato o a quelli della protezione nella prima fase del loro sviluppo.

La neutralizzazione della protezione altrui, per sottrarre la marina agli oneri che derivano da un sistema protettivo, si è dimostrata praticamente impossibile ed ha avuto in realtà conseguenze diverse da quelle che si speravano. Tutte le forme possibili sono state

da noi escogitate e provate ed il loro risultato dimostra quanta dispersione di forze e quante deviazioni ne siano derivate:

a) I premi per trasporto di carbone dopo un decennio di applicazione furono abbandonati e furono sostituiti da una riserva del trasporto del carbone della marina e delle ferrovie per la quale le aste andarono deserte.

b) I premi di navigazione, subordinati al requisito della costruzione in Italia, praticamente dalla nave passarono al costruttore, ed in luogo di promuovere un più ampio sviluppo della marina provocarono un ingrandimento dei cantieri. Per la parte modestissima che restò nelle mani degli armatori si può fare una triplice ripartizione: 1° Una prima frazione è andata ad accrescere il profitto di alcune navi che certamente sarebbero venute a far parte della nostra marina anche senza il premio; 2° una seconda frazione è servita per rimborsare qualche armatore della perdita di iniziative costose e da cui l'economia nazionale è stata danneggiata (caso della *Veloce*) (1), in modo che senza il premio lo Stato avrebbe economizzato parte del denaro speso, e la ricchezza nazionale non sarebbe stata esposta ad una perdita effettiva; la 3ª parte infine è andata a favore di coloro che senza di essa non avrebbero investito i loro capitali sul mare. È a questa sola frazione che bisogna riferire *tutta* la spesa dei premi; si vedrà allora quanto siano piccoli i risultati raggiunti in confronto dello sforzo fatto e come sarebbe stato più conveniente il ricorso ad acquisti diretti da parte dello Stato.

c) Meno sfavorevole è il giudizio teorico sul contributo di nolo, ma non si può dire quali ne sarebbero stati in pratica i risultati effettivi, quali inconvenienti e dispersione di sforzi si sarebbe avuta nella realtà per la sua mancata applicazione.

d) Per quanto riguarda i compensi daziari di costruzione è evidente che essi sono andati e vanno ad accrescere il privilegio delle industrie siderurgiche, alle quali assicurano, a spese della collettività, un cliente che senza di essi non avrebbero avuto e non avrebbero.

e) Per quello che concerne i compensi di costruzione anch'essi vanno divisi in due parti: l'una a beneficio di quei cantieri che non ne avevano di bisogno e per i quali costituiva un regalo, sulla cui moralità il lettore potrà esprimere il giudizio che crede; l'altra è andata a compensare effettive deficienze di produzione e dal punto di vista economico ha provocato una perdita netta che non ha avuto alcun corrispettivo di carattere politico.

In qualunque forma, dunque, il protezionismo marittimo ha costituito per l'Erario una spesa che non trova compensi di ordine politico, che ha avuto nel campo tecnico risultati relativamente ed assolutamente esigui, e dove li ha trovati ha provocato un danno per l'economia nazionale. Niente autorizza a credere che marina mercantile e cantieri navali siano industrie per le quali ci siano dei requisiti di necessità — riferita a quantità certe ed a qualità ben definite — tali da giustificare un trattamento di privilegio di doppia gradazione: uno più forte che tenda a favorirle in confronto di altre attività economiche dopo aver compensato la protezione concessa ad altre industrie; l'altro più ristretto che si limiti alla sola compensazione delle protezioni altrui. La forza politica degl'interessi coinvolti nel mare ha finora potuto strappare allo Stato il doppio privilegio della compensazione e del sopra più; è questa circostanza che fa ritenere il protezionismo marittimo derivato direttamente dall'indirizzo generale di politica commerciale e quindi, tenuto conto di quella forza, lo fa giudicare praticamente insopprimibile fino a quando quell'indirizzo prevalga. Auguriamoci che una più diffusa conoscenza delle leggi economiche distrugga presto tutto l'edificio protezionista che il dilettantismo dei giornali, un malsano ed ignorante naziona-

(1) È evidente che se t è il tasso medio d'investimento dei capitali in paese e $t-n$ è il rendimento dei capitali investiti sul mare, quando per un premio uguale a n si ha un investimento che senza di esso non sarebbe avvenuto, il privato non perde nulla, ma l'economia nazionale vede il suo reddito inciso della quantità intera di n. Non vale il dire che l'economia si avvantaggia di tutti i «redditi indiretti» provocati dall'investimento nel mare; ogni capitale provoca dei redditi indiretti (credo che così i protezionisti intendano chiamare i salari, le imposte, i consumi, ecc. che sono pagati da ogni industria), e nulla può evitare che il reddito netto del capitale investito nel caso nostro sia $t-n$ anzichè t.

lismo, un disonesto influsso degl'interessi parassitari esistenti nella nazione, hanno innalzato nel dopo guerra con proporzioni mostruose, e che perciò l'esame delle forme di protezione delle industrie del mare abbia solo interesse per lo studioso di storia dell'economia a documentazione di una mentalità economica debellata dall'estendersi delle cognizioni.

APPENDICE.

Brevi note sulla marina mercantile e le industrie navali della Venezia Giulia.

La defunta monarchia austro ungarica nell'ultimo trentennio d'esistenza aveva volto speciali cure allo sviluppo delle sue industrie marittime dedicandovi mezzi enormi (1). Il governo austriaco affidò fin dal 1836 all'industria privata il servizio postale marittimo — con una concessione fatta alla società del *Lloyd austriaco*, sorta a Trieste con capitali italiani e con l'aiuto di un mutuo fattole dal Comune. Il *Lloyd* riceveva il monopolio della navigazione a vapore fra i porti austriaci, era esentato da tutte le imposte ed otteneva il rimborso dei dazi dei materiali importati per le costruzioni, e anticipazioni di capitali. Il 12 agosto 1891 fu stipulata col *Lloyd* una nuova convenzione per la durata di 15 anni a decorrere dal 1° gennaio 1893, con cui il *Lloyd* si obbligava ad esercitare alcune linee contro un compenso per miglio variabile da fiorini 3.55 a 1.45 (L. it. 8.70 a 3.55) a seconda che la velocità variasse da 11.5 a 9 miglia orarie (2), per un importo non superiore a fiorini 2.910.000 corrispondenti a 7 milioni di lire italiane, oltre al rimborso della tassa di transito nel canale di Suez. Il *Lloyd* riceveva poi un compenso di L. 125.000 all'anno pel trasporto dei pacchi postali, anticipazioni di capitali gratuite per la costruzione di nuove navi e la franchigia per materiali destinati alle costruzioni.

La convenzione fu rinnovata nel 1907 per 15 anni a decorrere dal 1° gennaio dello stesso anno, ma i nuovi patti strinsero tanto fortemente il *Lloyd* allo Stato da costituire quasi una statizzazione della Compagnia. Venivano notevolmente migliorati i servigi del Levante ed elevata in relazione la sovvenzione a 7.234.412 corone, oltre al rimborso delle tasse di transito nel canale di Suez, per circa 2 milioni e mezzo di corone all'anno. Agevolazioni erano poi concesse per la costruzione del nuovo materiale: franchigia doganale, anticipazioni gratuite di capitali ecc. ecc.

L'Ungheria da canto suo spendeva quasi due milioni di corone all'anno in sovvenzioni alla Società «*Adria*» e ad altre 3 società minori.

Il regime dei premi in Austria venne istituito con la legge 27 dicembre 1893 ed entrò in vigore il 1° gennaio 1894. Esso concedeva un sussidio per l'armamento ed un premio di navigazione. Il sussidio era concesso alle navi non superiori a 15 anni di età nella misura di lire it. 14.70 per tonnellata di stazza netta e di lire 11.03, rispettivamente ai piroscafi e ai velieri in ferro o acciaio; lire 7.35 ai velieri in legno o misti. Il sussidio a partire dal 2° anno si riduceva annualmente del 5 %. Il premio era poi concesso alle navi addette a viaggi da e per i porti austriaci, purchè non in concorrenza con le linee sovvenzionate, nella misura di cent. 12 di lira per ogni tonnellata di registro netto e per ogni 100 miglia di percorso. La legge era valida per 10 anni, ma il 21 dicembre 1905 fu prolungata fino

---

(1) Il solo Lloyd Austriaco ricevette per sussidi dal 1900 al 1910 quasi cento milioni di corone! Cfr. *America's merchant marine New York*, 1920.

(2) Sulla storia delle sovvenzioni marittime in Austria e sulla legislazione protettiva contiene notizie il vol. IV della Relazione Pantano e la pubblicazione: «*Le nuove regioni marinare d'Italia*» Roma 1915.

alla scadenza della convenzione col *Lloyd* che riaffermava, ampliandola, l'esenzione tributaria per 5 anni alle navi di costruzione nazionale.

Con legge 23 febbraio 1907 si approvò l'ordinamento definitivo a base protezionista. Alla marina libera a vela e a vapore avente meno di 15 anni di età fu concesso un contributo di esercizio commisurato alla stazza lorda fino ad un massimo unitario di 7000 tonnellate e ridotto del 5 % col principio del quarto anno e del 10 % col principio del decimo. Il contributo era di corone 10 per i piroscafi in ferro o acciaio varati da cantieri nazionali; di cor. 7 per quelli di costruzione estera nazionalizzati entro il 1910, di 6 per quelli nazionalizzati dal 1° gennaio 1911 — e per i velieri in legno o misti. Concedeva poi un contributo di viaggio — cent. 10 per ogni 100 miglia di percorso e per ogni tonnellata di stazza netta — ai bastimenti che effettuavano trasporti da e per porti austriaci, purchè il carico corrispondesse ad 1/3 della capacità netta di trasporto o a 1700 tonnellate, e per itinerari non in concorrenza con linee sovvenzionate; e infine assicurava per 10 anni la esenzione dall'imposta sull'industria alle navi costituite nei cantieri della monarchia.

A favore dei cantieri navali la legge concedeva un compenso di costruzione commisurato alla stazza lorda ed in ragione di: cor. 40 per scafi di piroscafi in ferro o acciaio; cor. 14 per i velieri dello stesso materiale; cor. 10 per i velieri in legno; con obbligo di adoperare per il 50 % materiale indigeno. Il contributo di costruzione era accordato per un massimo di T. 25.000 all'anno.

Anche l'Ungheria a partire dal 1894 instaurò un regime protettivo rafforzato poi nel 1906 con una nuova legge; concedeva premi e compensi di navigazione e compensi di costruzione ai cantieri capaci di fabbricare navi di almeno 1000 tonnellate.

La marina austro-ungarica in un cinquantennio si era quasi raddoppiata nel tonnellaggio complessivo. Essa presentava però molto più accentuato della nostra il fenomeno della decadenza della marina a vela e in proporzioni assai notevole l'aumento della marina a vapore.

La marina a vela al 1870 contava circa 280.000 tonn. nette, ma dopo venti anni si era ridotta a 109.980, per cadere a 66 mila tonn. nel 1895 e continuare a declinare lentamente negli anni successivi fino al 1907, anno in cui si era ridotta a 9247 tonn. La legge sui premi le dette un nuovo breve periodo di modesta vitalità, tanto che nel 1908 registrava poco meno di 50.000 tonn., ma la nuova fase di sviluppo arrestatasi subito, ben presto scompariva quasi del tutto: nel 1912 si registrano appena poche migliaia di tonnellate.

La marina a vapore segna invece un notevole, costante sviluppo. Limitata nel 1870 a 50 mila tonn. nette, al 1900 aveva già superato le 239 mila per spingersi a 650 mila nel 1913, ultimo anno di pace. Da principio il naviglio a vapore era costituito quasi esclusivamente dalla flotta del *Lloyd*; altre iniziative sorsero ben presto non solo a Trieste, ma anche a Lussino, Fiume e Ragusa, sicchè allo scoppio della guerra il *Lloyd* pur costituendo la più importante delle compagnie di navigazione rappresentava solo il 25 % del tonnellaggio dell'Impero. Altre società erano sorte e si erano magnificamente affermate, con o al di fuori di ogni partecipazione del *Lloyd*. L'*Unione austriaca di navigazione* al 1913 contava, infatti, 34 piroscafi di 138 mila tonnellate nette, e l'*Adria*, facente capo a Fiume ne possedeva 34 per circa 50 mila tonnellate.

La guerra naturalmente, arrestò la navigazione internazionale limitando l'attività marinara dell'Impero al difficile mantenimento delle comunicazioni lungo la costa dalmata, fatto con navi di piccolo tonnellaggio. Di quella che era una delle più intraprendenti fra le giovani marine mercantili del mondo, parte era rimasta bloccata nei porti dell'Intesa e presto fu sequestrata e utilizzata dai Governi Alleati, parte fu internata a Trieste e Fiume, il grosso, 42 piroscafi di circa 250.000 tonnellate lorde, furono disarmati a Sebenico e internati nel lago di Prokliyan dove, poco dopo l'armistizio, furono da noi rimessi in armamento. Del tonnellaggio sopravvissuto alla guerra ed ai sinistri ordinari, una piccola percentuale, circa 100.000 tonn., è stata riconosciuta di bandiera jugo-slava, il resto è stato considerato appartenente alle nostre regioni redente, ed ora naviga nel mondo coperto dalla nostra bandiera. Si tratta di 302 piroscafi di T. N. 374.465 e d. w. c. 824.306 (al 31

dicembre 1920), per due terzi da carico ed il resto da passeggeri e misti. Le società più importanti sono: il *Lloyd Triestino* con 44 piroscafi di T. d. w. c. 172.266 — la *Navigazione Libera Triestina* (5-23345 ed altri 9 in allestimento) — l'*Adria* di Fiume (20-57017), la *Navigazione Atlantica* (7-33.780); la *Levante* (7-35.413) ed altre minori.

L'attività dei cantieri navali è stata prima della guerra molto modesta e ne è prova il limite posto alla legge sui compensi di costruzione; dopo l'armistizio e con la promessa della estensione del Decreto De Nava alle terre redente, anche nella Venezia Giulia si propagò quell'epidemia dei cantieri che ha costato tanti sacrifici all'Erario e che per ragioni politiche ha procurato a quei cantieri, nel recente decreto Belotti, una disposizione di favore con la esclusione della loro produzione dal limite dei 125 milioni concessi per le costruzioni nazionali.

I cantieri ex-austriaci si provvedevano di materiale dalle industrie siderurgiche del cessato impero. L'annessione all'Italia, che per mantenere una siderurgia deve innalzare forti barriere doganali, taglia quei cantieri dal loro mercato di rifornimento e crea dei problemi la cui soluzione si presenta quanto mai difficile e complessa.

Spezia, Capitaneria di Porto.

EPICARMO CORBINO.

A proposito di domanda ed offerta del cotone

In un *meeting*, tenuto in New Orleans nel 1919, i piantatori di cotone proposero di organizzare un'azione tendente a ridurre di un terzo la superficie coltivata, per assicurare alti prezzi e render massimo il loro profitto. È venuto in mente al prof. H. L. Moore, della Columbia University, che è un ardito della Statistica, di cercare una giustificazione scientifica di quella decisione, e, dopo aver mobilitato le risorse della tecnica più fine, stabilito le equazioni della curva della domanda e della curva dell'offerta, fatti tutti i calcoli, tracciato i necessari diagrammi, ha deciso, a sua volta, che i piantatori hanno ragione (1).

Senonchè, i *farmers* non avevano certo sospettato l'esistenza dei buoni motivi del prof. Moore; e, se il fatto potrà rivelare, forse, l'ignoranza loro, getta discredito su quelli e fa pensare che le conclusioni dei pratici e quelle del teorico vadano d'accordo per puro caso.

Non è difficile convincersene. Basterà verificare se, con le stesse armi del Moore, sia possibile giungere a conclusioni alquanto diverse dalle sue.

Egli possiede cifre sulle balle di cotone prodotte negli anni 1889-1913 e sui prezzi per libbra nello stesso periodo. Il rapporto della produzione di ogni anno per quella dell'anno precedente — percentuali di produzione (x) — e il rapporto del prezzo medio di ogni anno per il prezzo medio dell'anno precedente — o percentuali dei prezzi (y) — portati su un diagramma cartesiano appaiono legati da una relazione inversa abbastanza stretta. Il prof. Moore esprime questa relazione per mezzo di una parabola di terz'ordine, che risponde alla formula seguente:

$$y = 73.6 + 0.377\,x - 0.01603\,x^2 + 0.0000572\,x^3\,, \qquad (1)$$

Basta un'occhiata al diagramma ch'egli dà, per convincersi che l'approssimazione ottenuta non è la più soddisfacente. Io credo di dover sostituire alla parabola (1) una parabola di secondo ordine, la quale risponde alla formula:

$$y = 448.02 - 5.23\,x + 0.018\,x^2 \qquad (2)$$

e che, se dà luogo a una somma di scostamenti un po' maggiore — non si dimentichi che contiene un parametro di meno — corrisponde indubbiamente meglio al fenomeno osservato.

Il prof. Moore chiama *flessibilità dei prezzi* la variazione di prezzo che segue a una variazione infinitesima del prodotto, e *coefficiente di flessibilità* la misura della flessibilità, in termini dell'incremento della produzione. Cosicchè, analiticamente il coefficiente di flessibilità non è altro che la derivata prima della equazione (1), nel suo caso, e della (2), nel mio. È, cioè, nel suo caso:

$$\frac{dy}{dx} = 0.377 - 0.03206\,x + 0.0001716\,x^2 \qquad (3)$$

(1) H. L. Moore, *Empirical laws of demand and supply and the flexibility of prices.* Political Science Quarterly, dec. 1919, pp. 546-567.

e nel mio caso:

$$\frac{dy}{dx} = -5.23 + 0.036\,x \;. \qquad (4)$$

Si conviene di chiamare prezzi flessibili quelli che danno luogo a coefficienti con valore assoluto superiore a 1, e prezzi non flessibili tutti gli altri. Il Moore ritiene che i prezzi della (1) siano sempre flessibili, mentre, s'egli, anzichè ricavare il valore della y solo per $x = 100$, lo avesse anche ricavato per i valori massimi e minimi che la x assume nel periodo considerato, per $x = 136$ avrebbe trovato: $\frac{dy}{dx} = 0.75$ e per $x = 71$, $\frac{dy}{dx} = -1.03$.

Dalla equazione (4), invece, si ha:

$$\text{per } x = 100 \qquad \frac{dy}{dx} = -1.63$$

$$\text{per } x = 71 \qquad \frac{dy}{dx} = -2.67$$

$$\text{per } x = 136 \qquad \frac{dy}{dx} = -0.334 \,.$$

I prezzi, dunque, alla stregua della definizione data, non sarebbero più flessibili per il massimo valore della variabile indipendente. Questo risultato può essere abbastanza interessante.

Se il cotone fosse un bene gratuito di Natura, dice ancora il prof. Moore, la cui produzione non costasse nulla, i produttori realizzerebbero il massimo introito, quando il prodotto yx diventasse massimo. Nel caso della (1), il massimo è realizzato per $x = 98$. Data, dunque, l'ipotesi, nel caso della (1), sarebbe conveniente di ridurre del 2 per cento la quantità di cotone portata sul mercato.

Osserviamo, ora, che cosa avvenga nel caso della (2).

Il prodotto yx diventerebbe massimo quando fosse:

$$\frac{dyx}{dx} = 0 \qquad \frac{d^2 yx}{dx^2} < 0 \,. \qquad (5) \text{ e } (6)$$

Avremo, dalla (5):

$$\frac{dyx}{dx} = x\,\frac{dy}{dx} + y = 0 \qquad (7)$$

e, facendo le operazioni, in base ai valori della (2) e della (4):

$$x = 130 \qquad y = 72$$

$$x = 64 \qquad y = 187 \,.$$

Dalla (6) ricaviamo che il massimo di yx è realizzato per il valore di $x = 64$, e dobbiamo conchiudere che, in base alla (2), sarebbe conveniente di ridurre del 36 per cento la quantità di cotone portata sul mercato.

Un più perfetto disaccordo fra i calcoli del Moore e i miei non potrebbe desiderarsi. Andiamo avanti rapidamente, e, saltando varie analisi particolari, passiamo alla costruzione della curva dell'offerta.

Il Moore possiede cifre relative a 115 aziende del Texas, divise in quattro gruppi, a seconda del costo di produzione e del rendimento medio per ettaro, che appaiono legati da una sensibile relazione inversa.

La curva dell'offerta è ottenuta prendendo come variabile dipendente (y) i costi, espressi in percentuale di un invariabile prezzo di vendita, e modificati in base a una ipotesi sulla tendenza secolare, e come variabile indipendente (x) le percentuali di prodotti, ottenute

da tutte le aziende, o da tre gruppi, o da due, o da uno solo. Per le coordinate dei quattro punti ottenuti, il Moore fa passare la parabola che corrisponde alla formula:

$$y = 1.0 + 3.542\,x - 0.06295\,x^2 + 0.0003457\,x^3 \,. \qquad (8)$$

In base alla (1) e alla (8), è facile determinare che il massimo profitto del coltivatore sarebbe realizzato limitando al 65 per cento la produzione del cotone.

Risolviamo anche noi il problema analogamente. Posto $x = 100$ nella (2), ricaviamo $y = 105$, che assumiamo come tendenza secolare, sia della domanda sia dell'offerta.

Per mantenere la simmetria con lo scritto del Moore, interpoleremo, anche noi, una parabola di terz'ordine, ma, siccome ciò non potrebbe essere più arbitrario, data l' insufficienza del materiale statistico, interpoleremo pure una retta, che, da quanto si può giudicare, meglio sembra esprimere la legge dell'offerta. Ecco i dati:

x	y	
	parabola	retta
100	98.4	98.4
81.4	80.6	89.4
52.0	76.9	75.2
26.2	62.8	62.8

Equazione della parabola: $y = 1.0 + 3.727\,x - 0.06105\,x^2 + 0.0003352\,x^3$ (9)
Equazione della retta: $y = 50.15 + 0.482\,x$ (10)

Si tratta, ora, di stabilire:

A: per quale valore di x, diverrebbe massimo il valore:

$$x\,[(448.02 - 5.23\,x + 0.018\,x^2) - (1.0 + 3.727\,x - 0.06105\,x^2 + 0.0003352\,x^3)] \qquad (11)$$

B: per quale valore di x, diverrebbe massimo il valore:

$$x\,[(448.02 - 5.23\,x + 0.018\,x^2) - (50.15 + 0.482\,x)] \,. \qquad (12)$$

Per risolvere i due quesiti, non c'è che da eseguire le operazioni, render nulle le derivate prime, e prendere le radici delle equazioni risultanti, che rendono massime la (11) e la (12), cioè che rendono negative le loro derivate seconde.

Si ottiene, per la (11) $x = 45$ e, per la (12) $x = 44$.

Le due soluzioni, che concordano fra di loro, porterebbero, dunque, ad affermare la convenienza, per gli agricoltori, di ridurre di oltre la metà la quantità di cotone portata sul mercato.

L'enorme differenza fra le conclusioni ricavate partendo dalla (1) e quelle ricavate partendo dalla (2) persuade facilmente che la concordanza, trovata dal Moore, fra i suoi calcoli e le proposte degli agricoltori, era dovuta al puro caso, e non aveva, nè poteva menomamente avere, carattere di necessità.

Fatica, dunque, sbagliata la sua, e perduta la nostra, che abbiamo voluto imitarlo. Tuttavia, dal momento che ci siamo, se è lecito sorvolare su alcuni particolari, non possiamo tacere che, dati i mezzi statistici disponibili, il problema della convenienza di ridurre la coltivazione del cotone, non solo non si poteva risolvere, ma neppure si poteva proporre. Di fatti, non è esatto considerare la coltivazione del cotone, nel complesso delle aziende di un paese, alla stregua della produzione di una fabbrica, che lavori nel campo dei costi crescenti, e che, quindi, debba tener d'occhio la relazione fra costi marginali e prezzi. Nel caso del cotone, dato che il prezzo, per mancanza di dati statistici, si considera praticamente invariato sui cents 11.2 di dollaro per libbra, si deve solo guardare all'ammontare complessivo del profitto. È chiaro che, se nessuna delle quattro categorie di terre considerate produce ancora al costo di cents 11.2, coltivandole tutte a cotone si realizza un

profitto di 100, mentre, sottraendo alla coltivazione le terre della prima categoria, o delle prime due, o delle prime tre, il profitto complessivo scenderebbe, rispettivamente a 95, a 69 e a 41. Al contrario, esso salirebbe ancora sopra a 100, sottoponendo a coltura terre sempre peggiori, il cui costo di produzione arrivasse ai cents 11.2 per libbra, che si ricavano dalla vendita, e comincerebbe a discendere, solo quando si cominciasse a varcare questo limite. Se non che, è conveniente piantare a cotone nuove terre, rinunciando ad ottenere da esse altri prodotti? Oppure sottrarre alla cotonicoltura terre, per destinarle ad altre produzioni? Ed, eventualmente, il prezzo di vendita del cotone, come varierebbe, variando sensibilmente la quantità portata sul mercato? Ecco le questioni che avevano preoccupato gli agricoltori americani, questioni delle quali il Moore neppure si cura, preoccupato solo di verificare scientificamente, con mezzi e metodi inadatti, le conclusioni che solo poteva suggerire una esatta valutazione della realtà, fatta con tutti i mezzi e con tutti i metodi, e, più ancora, dietro lo stimolo di quel *flair* quasi infallibile, che contraddistingue i veri uomini d'affari.

Ginevra, Società delle Nazioni.

MARCELLO BOLDRINI.

Pagine staccate

SOMMARIO: Il problema doganale — Il VI Censimento — Il consumo del tabacco in Milano — Le condizioni dei lavoratori di Sheffield.

Il problema doganale nell'ora presente.

Dopo l'estenuante sforzo, le nazioni vinte e vincitrici, neutrali e di nuova formazione, cercano di ricostituire le ricchezze distrutte nella guerra mondiale valorizzando le risorse nazionali. Esse, però, non si preoccupano a sufficienza di curare lo sviluppo di quelle correnti internazionali di scambio che un periodo lungo di tranquillità e di pace aveva pur fatto apprezzare e riconoscere di somma utilità.

La corrente ultraprotezionista imperversante ormai su tutti i paesi, eccetto che sull'Olanda, sta a dimostrare — come osserva il prof. Dalla Volta nel discorso inaugurale per l'anno accademico, tenuto l'8 gennaio scorso all'Accademia dei Georgofili di Firenze — come le illusioni suscitate dalla guerra intorno alla possibilità di inaugurare, con felice esito, una politica d'indipendenza economica non siano state ancora spazzate dalla realtà. Realtà che esige una maggiore cordialità di rapporti tra popoli e popoli e soprattutto una visione più larga delle necessità nazionali ed internazionali. Mille fatti stanno invece a dimostrare come siamo ancora lungi da quell'equilibrio normale dei sentimenti che solo può condurci al tanto auspicato equilibrio economico. Uno sintomatico ne ricorda il prof. Dalla Volta. Nel III congresso internazionale del libero commercio tenuto in Amsterdam nel settembre scorso, a cagione dell'intervento dei tedeschi, non vollero partecipare i francesi nè i belgi, per un semplice motivo di carattere sentimentale, poichè nessuna difficoltà dal lato scientifico poteva esistere. È noto, infatti, come parecchi economisti francesi e belgi siano decisi fautori dei principi del libero scambio; la loro presenza al Congresso di Amsterdam avrebbe certamente dato alle discussioni e alle conclusioni relative maggiore importanza ed autorità. In tale congresso — promosso dal *Cobden Club* di Londra — vennero discussi temi importantissimi relativi agli scambi internazionali, tra i quali: *a*) se la ricostruzione economica può ottenersi e in quale misura mediante il libero commercio; *b*) in quale misura può essere favorito il ristabilimento delle relazioni commerciali; *c*) le relazioni tra il protezionismo e la disoccupazione; *d*) la questione dei cambi; *e*) il sistema della preferenza coloniale. Tali temi dettero origine a profonde ed interessanti discussioni. Attraverso ragionamenti di carattere pratico, tali discussioni permisero di arrivare a conclusioni dimostranti come siano privi di valore gli argomenti portati da coloro che sostengono sistemi ultraprotezionistici basandosi su pretesi ammaestramenti della guerra. Quest'ultima — ben a ragione afferma il Dalla Volta — non ha per nulla dimostrato che gli Stati possano vivere economicamente indipendenti gli uni dagli altri, nè che il protezionismo sia necessario per assicurare i mezzi occorrenti per far fronte ai bisogni urgenti di una eventuale guerra. Non è la guerra, fatto transitorio, benchè terribilmente perturbatore di tutti i rapporti normali economici, che può legittimare una reazione protezionista regolante lunghi periodi di pace.

La soluzione di molti problemi — che attualmente ingombrano la vita economica di tutti i paesi — sta nell'aumento della produzione; aumento da ottenersi naturalmente seguendo criteri strettamente economici. Tale è l'opinione concorde di tutti coloro

che s'interessano delle cause del marasma economico mondiale e dei relativi rimedi. Può la politica protezionista migliorare ed aumentare la produzione? Basti per un momento pensare a quanto è accaduto nella ripartizione delle materie prime, problema sorto esclusivamente per il predominio che le correnti protezioniste hanno avuto nella politica economica dei paesi, per convincersi com'essa sia la meno idonea allo scopo. È noto infatti come il petrolio, la lana dell'Australia, i fosfati delle Isole di Naru e dell'Algeria, i nocciuoli di palma dell'Africa occidentale inglese, parte del carbon fossile, il grano in Argentina, il cotone e le pelli in Egitto, il riso, le pelli e il the in India, lo stagno dell'Indocina, i rottami di ferro e la bauxite in Francia, il petrolio, la benzina e i cereali in Rumania, siano stati sottratti al libero commercio mediante accaparramenti, monopoli, trusts, prezzi differenziali, dazi d'esportazione. Tali sistemi non possono fare a meno di incanalare le materie prime indispensabili alla vita di molti paesi per vie diverse da quelle che la stretta convenienza economica imporrebbe. A sostenere questo castello artificioso di vincoli al libero commercio internazionale, non valgono gli speciosi argomenti relativi all'impiego costante e sempre crescente che il lavoro nazionale ha diritto di avere nel proprio paese, e quelli riguardanti il dumping, sia o no determinato dal deprezzamento della valuta. Principalmente in quest'ultimo motivo deve ricercarsi il favore incontrato dalla tesi protezionista. Dicono i protezionisti che col deprezzamento del marco la Germania ha la possibilità di fare con successo concorrenza ai prodotti similari di tutti i paesi industriali; di qui prevenzioni e diffidenze, le quali, unite al timore che la Germania stessa possa raggiungere la potenza industriale dell'anteguerra, hanno spinto le nazioni a circondarsi di barriere doganali. A tal proposito non è azzardato supporre che buona parte dei miliardi di marchi, i quali in questo momento ingombrano le tasche dei risparmiatori di tutti i paesi, siano stati accettati all'estero precisamente in seguito alla sopravalutazione delle forze economiche ed industriali tedesche, fatta, sia in pubblico sia in privato, dai decisi sostenitori della tesi protezionista.

La valuta deprezzata può solamente determinare transitorie condizioni favorevoli all'industria del paese emittente. I prezzi esterni e quelli interni sono destinati ad equilibrarsi, entro un periodo più o meno lungo, a meno che non si voglia vedere diminuito permanentemente il tenore di vita delle classi lavoratrici, ciò che è da escludersi per il bene stesso della produzione nazionale.

Sono noti, infine, gli argomenti che tolgono ogni efficacia alla tesi di coloro i quali giustificano la protezione industriale, con l'affermare che essa può riuscire ad impedire ogni riduzione della massa operaia impiegata nei diversi rami produttivi e le conseguenti dolorose crisi. È dimostrato infatti che il costo di un sistema protettivo grava sempre sul salario operaio. Questo viene inevitabilmente ridotto al punto che sarebbe determinato dal libero scambio; fatto determinante precisamente quelle riduzioni di operai nelle industrie che i protezionisti ritengono possano essere evitate con un sistema protettivo.

Tolti di mezzo questi due argomenti, che non possono legittimare la politica protezionista inaugurata così violentemente dopo la guerra, il Dalla Volta esamina brevemente il sistema della tariffa autonoma e quello della tariffa generale, esponendo le ragioni che inducono i liberisti a preferire il secondo sistema. La tariffa autonoma non permette quella facilità di scambi e quella politica di accordi che sono possibili con la tariffa generale. Il Dalla Volta si dichiara fautore della politica dei trattati di commercio e, richiamandosi a quanto espresse al riguardo Federico List, riafferma la necessità e l'utilità degli accordi commerciali, i quali soltanto potranno far giungere le nazioni a quel livello di comodità e di benessere che esse godevano nei primi mesi del 1914.

Conclude, infine, augurando che tra le industrie da sviluppare ed aiutare vengano comprese quelle connesse all'agricoltura. Esse infatti trovano nel nostro paese condizioni di ambiente favorevoli e potranno procurarci sicure e copiose utilità, specie se con tenaci sforzi verranno aiutate da una organizzazione perfetta del commercio d'esportazione dei prodotti agricoli.

Le operazioni di spoglio del VI censimento.

Mentre i primi dati del VI censimento vengono portati a conoscenza del pubblico, non sarà inopportuno riassumere nei punti principali la relazione presentata al Consiglio Superiore della Statistica dal prof. Benini sul piano di spoglio dei dati raccolti mediante i fogli di famiglia. *La demografia di famiglia, determinati gruppi di censiti*, come pure *alcuni aspetti della fisionomia demografica delle nuove provincie annesse*, saranno questa volta oggetti di particolari indagini.

L'importanza di una rilevazione esatta della composizione numerica della famiglia italiana è evidente, solo che si voglia per un momento considerare il contributo che apporterà una conoscenza di tal genere allo studio di molti problemi di natura sociologica, giuridica e tributaria. Una visione esatta della nostra situazione demografica famigliare potrà far sorgere nuove discipline interessanti l'istituto della successione, come non è escluso che nuova luce ricevano alcuni speciali problemi d'indole sociologica riguardanti la struttura economica delle varie classi sociali.

Avremo così, per la prima volta, una statistica che ci farà conoscere la composizione numerica delle famiglie di fatto e naturali, formate queste ultime dalle persone unite per vincoli di parentela e di affinità, inclusi cioè i parenti temporaneamente assenti non formanti famiglie autonome.

Le famiglie naturali saranno raggruppate secondo il numero delle persone di cui sono formate e secondo i rapporti di parentela che legano i componenti al capo della famiglia stessa; sapremo cioè il numero delle famiglie formate dal capo e dal coniuge, quello delle famiglie composte del capo e di un ascendente o di un discendente, e così via, esaminandosi tutte le combinazioni possibili.

Fatti gli aggruppamenti regionali di tali dati, ci sarà possibile conoscere le varietà regionali della struttura delle famiglie, conoscenza che potrà permetterci con le indicazioni delle professioni del capo di famiglia, della ereditarietà della professione, di definire il tipo delle famiglie nei riguardi delle classi sociali. Ciò può sostituire in qualche modo quelle classificazioni delle famiglie, secondo tipi di categorie sociali, ch'era nei desideri del prof. Benini di rilevare direttamente. Tale idea venne abbandonata per le gravi difficoltà che la sua attuazione avrebbe determinato, sia nel fissare i criteri distintivi, sia per la grande quantità di tipi intermedi di famiglia che si sarebbero dovuti classificare in base a criteri non completamente obbiettivi. Oltre le notizie relative alla professione del capo di famiglia e alla imitazione professionale, più sopra accennata, il piano di spoglio è preordinato allo scopo di conoscere altri aspetti particolari della demografia della famiglia, e cioè il grado di coesione e dispersione temporanei dei componenti della famiglia e la possibile qualità di proprietari d'immobili del capo della famiglia e degli altri componenti.

Per quanto si riferisce a *gruppi scelti di censiti*, le operazioni di spoglio sono state ordinate in modo da poter conoscere alcune notizie fondamentali sui capi di famiglia, sui presenti occasionali e sugli assenti temporanei. I primi saranno distinti per sesso, per età, per gruppi di professioni, per condizione di stato civile; i secondi saranno ugualmente distinti per età, per sesso, per professioni, allo scopo di poter avere un po' di luce sui caratteri della popolazione fluttuante in confronto a quella stabile, in modo da poter conoscere il grado di mobilità di un sesso rispetto all'altro, di certe età in confronto alle rimanenti, di alcune professioni. Gli assenti temporanei saranno classificati a seconda che trovansi all'estero o nell'interno del Regno. Questi ultimi a loro volta saranno distinti secondo che risultino presenti in un Comune dello stesso Circondario o della stessa Provincia o di una Provincia finitima o nel resto del Regno.

Gli elementi che saranno considerati per le *Provincie di nuova annessione* riflettono l'idioma d'uso domestico, l'uso della lingua italiana o di uno dei suoi dialetti, il modo d'acquisto della cittadinanza: elementi che saranno variamente combinati fra loro e con il sesso, l'età, lo stato civile ecc.

Per i dati individuali semplici: sesso, età, stato civile, luogo di nascita ecc., nulla di caratteristicamente nuovo presenterà il piano di spoglio di questo VI censimento. Lo stato civile avrà cinque gruppi, il luogo di nascita altrettanti, l'età quindici, trecento o trecentocinquanta le professioni principali. Le professioni accessorie considerate saranno circa un centinaio, la cittadinanza straniera avrà una ventina di voci e i proprietari immobiliari saranno distinti a seconda che siano proprietari di terreni, fabbricati, e terreni e fabbricati insieme. I dati individuali semplici verranno combinati tra loro e i risultati più o meno riassuntivamente per circoscrizioni territoriali.

La relazione accenna inoltre alle varie operazioni di spoglio e al modo col quale esse si svolgeranno, tenendo nel debito conto il contenuto del foglio di famiglia che contempla come unità statistica di prim'ordine la famiglia e unità secondaria l'individuo.

Il consumo del tabacco nella città di Milano.

Accennammo, nelle « Pagine staccate » dello scorso mese, all'attività che va svolgendo l'Ufficio di Statistica della Camera di Commercio di Milano, riassumendo, in pari tempo, i risultati delle ricerche da esso compiute intorno al consumo del pane popolare e a forma comune nei mandamenti e nelle zone di quell'importante centro industriale. Con gli stessi intenti e con lo stesso metodo l'Ufficio ha compiuto uno studio sul consumo e sulla spesa del tabacco nelle stesse circoscrizioni territoriali.

Questo studio contiene numerosi dati, desunti dai registri dell'Intendenza di Finanza. La rilevazione laboriosa ed accurata permette di presentare notizie interessanti per la luce che gettano su alcuni fenomeni della vita economica di determinate classi sociali. La dibattuta questione — per esempio — se i redditi reali siano, o non, aumentati in questi ultimi anni, trova nei risultati di quest'indagine una seria base per la discussione.

Prima di riassumere le conclusioni alle quali giunge lo studio, esaminiamo brevemente le variazioni qualitative e quantitative avvenute nel consumo del tabacco, rispettivamente, nel Regno, nella Lombardia e in Milano. Per quest'ultima, la rilevazione si estende ai consumi riferiti alle varie zone e mandamenti in cui è stata divisa la città, allo scopo di localizzare i consumi stessi per permetterne il confronto con i caratteri specifici che le zone presentano avuto riguardo alla classe sociale che vi dimora in prevalenza.

Malgrado i continui aumenti delle tariffe, la quantità di tabacco consumato è andata sempre aumentando. Considerando il consumo medio degli esercizi 1912-1914 in confronto a quello dell'esercizio finanziario 1919-1920, ogni abitante del Regno ha visto aumentato il proprio consumo da 527 grammi a 665. Tali cifre si elevano sensibilmente considerando solo la popolazione che fuma, cioè prendendo in esame il rapporto specifico anzichè quello generico. Le cifre indicate devono però essere considerate con cautela perchè negli esercizi del periodo postbellico vennero aggiunte le quantità consumate dagli abitanti delle terre liberate e quelle fornite all'esercito; quantità queste ultime che non possono ragguagliarsi certamente alla normale capacità di consumo, per ragioni a tutti note.

Circa la qualità dei tabacchi consumati, le cifre confermano le impressioni fornite dall'osservazione diretta e giornaliera, cioè che il consumo delle sigarette è andato sempre più aumentando a detrimento di quello delle altre qualità di tabacco. Infatti del tabacco consumato nel periodo anteriore alla guerra, considerato più sopra, il 19 % circa era costituito da sigarette, percentuale che negli esercizi successivi è aumentata progressivamente fino a raggiungere il 30 % nell'esercizio 1918-1919. Il consumo dei sigari ha subito invece la più notevole diminuzione, scendendo dal 40 % al 33 % del consumo totale. In breve volgere di anni, una profonda modificazione è avvenuta nei gusti: modificazione determinata, almeno in parte, da una maggiore disposizione dei fumatori a dirigersi verso i consumi più costosi.

La Lombardia e la provincia di Milano presentano medie di consumo e di spesa complessiva più elevate di quelle di tutto il Regno. La spesa per chilogramma consumato risulta invece meno elevata, per le diverse quantità in cui entrano a far parte del consumo le

varie qualità dei tabacchi. Infatti in Lombardia e nella provincia di Milano si fa un più largo uso del tabacco da fiuto e del trinciato, meno costosi in confronto alle sigarette.

Passando ora ai consumi della città di Milano per il periodo dal 1913-1914 al 1919-1920, le cifre di 537 e 665 grammi, indicate più sopra, relative al consumo per gli abitanti del Regno, salgono rispettivamente a 917 e 1169 per i cittadini milanesi. Tali sono le cifre considerando i rapporti generici; ricercando quelle relative ai rapporti specifici, la differenza notevole tra i consumi per tutto il Regno e quelli per la sola città di Milano viene ad essere sensibilmente ridotta, ma non annullata, rimanendo sempre il consumo medio individuale della città di un terzo più elevato di quello riscontrato per l'intero Regno.

La ricerca del consumo per mandamenti e per zone della città presenta alcune difficoltà, che conducono ad inesattezze, non però tali da alterare sensibilmente i risultati ottenuti dal confronto dei vari esercizi finanziari, che più interessano allo scopo dell'indagine. Fra esse va notata principalmente quella che s'incontra nel voler ragguagliare il tabacco venduto in una zona determinata al consumo fatto dagli abitanti della zona stessa. Per abitudini varie, per ubicazione, per necessità di lavoro, buona parte del tabacco venduto dagli spacci non viene consumato dagli abitanti del mandamento e della zona in cui sono situate le rivendite. Almeno per un breve periodo di tempo, però, tali abitudini e tali necessità possono considerarsi immutate, e quindi può farsi il confronto tra due consecutivi esercizi. Per la piena intelligenza delle conclusioni sul consumo delle zone e dei mandamenti, valgono queste considerazioni: 1) che sempre buona parte degli acquisti fatti in una zona viene consumata nella zona stessa; 2) che le rivendite delle zone del centro presentano normalmente una più alta percentuale di clienti non dimoranti nella zona stessa, in confronto a quelle della zona esterna.

L' indagine fatta nelle varie zone e mandamenti rileva come in tutti i mandamenti vi sia stato un aumento notevole del consumo di tabacco. La zona esterna del V Mandamento, che trovasi alla periferia della città, presenta la più alta percentuale d'aumento di consumo e di spesa in confronto alla media dell'intera città e degli altri mandamenti. Tale mandamento è eccentrico, omogeneo nella sua composizione demografica, composto in maggioranza di operai, ha la più alta natalità e il reddito più basso, in base all'imposta di famiglia del 1911, in confronto agli altri mandamenti, esso rappresenta insomma il mandamento tipico operaio della città di Milano. In questo mandamento, che è stato considerato sempre il più povero, sarebbe avvenuto il maggiore aumento nel consumo e nella spesa del tabacco. Tale risultato viene confermato prendendo in esame le zone concentriche in cui è stata divisa la città. Si osserva infatti l'aumento più notevole precisamente nella zona esterna: aumento accompagnato, ciò che è importante, da una diversa distribuzione delle qualità consumate, poichè vennero sempre più preferite le qualità più costose. Ciò non venne determinato da cause dipendenti dall'ubicazione e dal numero delle rivendite, nè da alterazioni nella composizione dell'aggruppamento sociale considerato, numero e composizione che rimasero immutati nel periodo considerato. Ad analoghi risultati si giunge per il Mandamento V (zona esterna): il reddito è il più basso, il quoziente di natalità il più alto, fra tutte le altre zone; la popolazione composta in grande maggioranza di operai.

Stabilito che consumo e spesa sono aumentati, malgrado i successivi inasprimenti del prezzo, e in misura sempre più elevata considerando successivamente il Regno nel suo complesso, la Lombardia, il comune di Milano, il prof. Coletti ritiene accertato che in Milano stessa l'aumento si è verificato più forte precisamente nelle zone e nei mandamenti ritenuti più poveri.

Egli attribuisce al maggior reddito famigliare ed individuale dell'operaio milanese la causa dell'aumento del consumo del tabacco e i fenomeni relativi. Ricorda, a tal proposito, quanto affermarono a suo tempo i fautori della tesi che spiegava l'esistenza di un aumento nel consumo del tabacco con motivi di carattere puramente psicologico. L'esempio delle ricchezze, che dilapidavano i nuovi ricchi, e il lusso sfrenato al quale questi si abbandonavano, inducevano gli operai a sciupare senza alcun ritegno; variando in tal modo la

proporzione normale fra consumi voluttuari e di prima necessità a tutto vantaggio dei primi. Ribattevano tali argomentazioni i sostenitori della tesi opposta con l'affermare che le cause di natura psicologica non potevano spiegare l'avvenuto aumento nei consumi di lusso. La proporzione fra detti consumi, insomma, non poteva essere variata per semplici cause psicologiche, ma per l'avvenuto aumento del reddito individuale e famigliare.

Il fatto però che può essere constatato, e non confutato in alcun modo, è il mancato senso di risparmio delle classi lavoratrici in confronto alle qualità di parsimonia e di sobrietà che hanno dimostrato di possedere i contadini. Gli operai non hanno saputo approfittare d'una condizione ad essi favorevole, ed invece di accantonare, in previsione di periodi di disoccupazione, una parte del di più guadagnato, lo hanno speso in consumi voluttuari, aggravando in modo indiretto la grave situazione economica in cui ci troviamo.

Non è assurdo però il ritenere che il consumo del tabacco subirà nel prossimo avvenire una diminuzione complessiva e soprattutto uno spostamento nelle qualità consumate in favore di quelle meno costose. Tale previsione non si presenta del tutto azzardata, solo che si consideri la restrizione di molti consumi di carattere voluttuario, già determinata dalla grave crisi che stiamo attraversando.

Le condizioni dei lavoratori di Sheffield.

Gli studi volti all'esame particolareggiato di ciò che costituisce il corredo mentale e fisico di una determinata classe sociale presentano utilità indubbia per la piena comprensione dei problemi generali di carattere economico-sociale. Essi permettono, infatti, di fissare alcune fondamentali idee sull'influenza che soluzioni pratiche di problemi posti in precedenza hanno determinato sull'abito mentale e sul tenore di vita della classe sociale studiata.

Uno dei problemi che maggiormente hanno interessato la schiera degli studiosi di sociologia è quello relativo al grado di utile maturità politica posseduta da una data classe d'individui. Si è spesso domandato: è atta questa o quella classe sociale a dirigere le forze di una nazione verso un maggiore e più intenso sfruttamento di tutte le risorse individuali e collettive? Molte sono state le risposte, ma quali di esse avevano una base ed un contenuto scientifico? Quasi tutte, guidate da preconcetti ideologici e sentimentali, trovavano i loro principi determinanti nel campo filosofico e scientifico.

Precisamente in considerazione di ciò riteniamo sia tutt'altro che inopportuno ricordare il lavoro proficuo compiuto da un gruppo di studiosi inglesi, i quali, abbandonando le lunghe logomachie e le vacue discussioni, hanno voluto seguire la via della ricerca scientifica più lunga e faticosa ma di più sicuri risultati pratici. Nell'autunno del 1916 un notevole gruppo di studiosi inglesi decise di condurre una inchiesta sulle condizioni morali, intellettuali ed economiche di un gruppo di lavoratori dell'importante centro industriale di Sheffield.

I risultati di dette inchieste sono raccolti in tre volumi. Di essi il primo ad essere pubblicato e quello qui esaminato, esso però nell'ordine dei lavori di relazione propostosi dai compilatori è il secondo. Il primo, dal titolo « L'educazione dei lavoratori » conterrà uno studio storico dei fattori che hanno portato al « corredo educativo » messo in evidenza dal volume che appresso esamineremo, il terzo invece rileverà il grado d'importanza delle varie influenze morali e materiali che esercitano le istituzioni e le organizzazioni sull'operaio modellandone in qualche modo la personalità.

Scopo dell'indagine è stato quello di stabilire l'« equipment » cioè il corredo mentale e morale e le condizioni economiche degli operai adulti di Sheffield, intendendosi per lavoratore manuale chi, insudiciandosi le mani e i vestiti nel prendere attrezzi, nel fabbricare macchinario, e nel trasportare e nel prendere materie prime e prodotti grezzi, usa i muscoli delle braccia, delle gambe, del corpo. Il suo lavoro di regola è faticoso in continuazione, con poco contributo del cuore e del cervello. Nel gruppo dei lavoratori manuali

vengono inoltre comprese le donne che accudiscono alle faccende domestiche e quelle che sostituiscono gli operai.

Non essendo possibile sottoporre ad inchiesta particolarmente tutti gli operai di Sheffield, venne deciso di limitare a 816 il numero complessivo degli operai e delle operaie destinati ad essere oggetti dell'indagine stessa. E ciò per non aggravare soverchiamente il lavoro dell'esiguo numero degli operatori, i quali dovevano indagare con somma prudenza e tatto per non suscitare diffidenze e sospetti che avrebbero potuto menomare il valore dei risultati dell'inchiesta.

A tal fine venne stabilito un questionario preciso ed esteso indicante quali aspetti della vita economica e morale dell'operaio considerato dovevano essere oggetto di domande; domande che si rivolgevano inoltre alla conoscenza dei gusti, delle preferenze, delle idee politiche e di altri aspetti sotto i quali può essere osservata l'attività e la vita di un individuo.

Per base statistica vennero presi i dati forniti dal censimento del 1911, il quale assegna alla Contea di Sheffield una popolazione di 455 mila abitanti. Secondo l'età, il sesso, il numero delle stanze abitate, venne raggruppata la popolazione stessa, fissando ad $^1/_4$ quella non appartenente alla classe operaia, ed escludendo le persone al disotto dei 18 anni di età. Determinate le quantità appartenenti a ciascun gruppo, furono calcolati i rapporti numerici esistenti tra dette quantità e divisi, secondo i medesimi rapporti, gli 816 soggetti considerati. Così che fissata in 281 mila la popolazione adulta avente cioè 18 anni e più, 211 mila venivano ad appartenere alla classe operaia, dei quali 104 mila uomini e 107 mila donne. Data la lieve differenza tra queste due ultime cifre venne senz'altro fissato a 408 il numero delle donne e ad altrettanto quello degli uomini da essere sottoposti all'inchiesta.

Per ciascun sesso il numero dei soggetti venne ulteriormente diviso in base agli aggruppamenti secondo l'età e secondo l'abitazione. Così chiamati *giovani* gli operai e le operaie comprese tra i 18 e 25 anni di età, *di media età* quelli tra 25 e 55, *anziani* coloro aventi più di 55 anni, le rispettive quantità numeriche dei gruppi risultarono tra loro nella proporzione di 21-69-16, di guisa che dei 408 soggetti assegnati a ciascun sesso, 81 vennero scelti tra i giovani, 266 tra quelli di media età, e 61 tra gli anziani.

Secondo il criterio delle abitazioni, e cioè secondo il numero delle stanze abitate, gli operai vennero divisi in tre gruppi, il primo dei quali comprendeva 55 mila operai adulti d'ambo i sessi, con abitazioni di 3 camere o meno, 68 mila con appartamenti di 4 stanze e 80 mila di cinque e più. In base ai rapporti accertati, vennero assegnati al primo gruppo 112, al secondo 136, al terzo 160 dei 408 soggetti di ciascun sesso.

Questi ultimi furono, pertanto, distribuiti nel modo seguente:

	con abitazioni di 3 stanze o meno	con abitazioni di 4 stanze	con abitazioni di 5 stanze o più	TOTALI
giovani	22	27	32	81
media età . . .	73	89	104	266
anziani	17	20	24	61
Totali . .	112	136	160	408

Tale il metodo statistico adoperato. Ci siamo dilungati su di esso tanto per mostrare la serietà dell'inchiesta e la base scientifica di essa, le quali unite all'accuratezza dei questionari e all'esattezza delle relazioni, che per ciascun soggetto hanno preparato i diversi operatori, non lasciano alcun dubbio sul valore dei risultati stessi e sulla loro corrispondenza alle condizioni reali della vita morale, intellettuale ed economica della classe sociale considerata.

Stabilito, come abbiamo più sopra ricordato, il questionario in base al quale dovevano gli operatori rivolgere le domande al soggetto scelto, ed eseguito il relativo lavoro d'inchiesta, si presentò immediatamente la necessità di fissare criteri di classificazione dei soggetti.

Le difficoltà di determinare i criteri in base ai quali un uomo deve ritenersi migliore di un altro, sono evidenti. Ciò che è relativamente facile per determinate e caratteristiche attitudini diventa sommamente difficile pe ril complesso delle qualità fisiche, morali, intellettuali ed economiche possedute. Il problema, esaminato e discusso lungamente, venne risolto limitando a tre le categorie alle quali assegnare gli 816 soggetti. Esse furono chiamate « Well equipped » la prima, « Inadequately equipped » la seconda, « Badly equipped » la terza, intendendo per equipment non solo tutto ciò di cui gode il soggetto in fatto di risorse materiali, ma anche tutte le qualità morali ed intellettuali che l'individuo mostra di possedere ed utilizzare al fine del suo miglioramento.

Particolarmente per ogni categoria furono indicati i criteri distintivi e le qualità che dovevano essere possedute per appartenervi. Le qualità e i criteri vennero cercati tra quelli che meno facilmente possono dar luogo a dubbi d'interpretazione; essi risultarono molteplici, per quanto necessariamente di natura vaga data la difficoltà di fissarli con precisione scientifica.

Stabilite le tre categorie venne nominato un operatore, che aveva interrogato tre quarti degli uomini e $^{1}/_{10}$ delle donne, a procedere alla classificazione e ciò per ovvie ragioni di uniformità nei criteri di apprezzamento.

Così vennero trovati nella prima categoria 96 uomini e 92 donne, nella seconda 280 e 290 e nella terza 52 e 26. Riferite tali cifre alla massa totale dei lavoratori di Sheffield, esse portarono alle seguenti percentuali della popolazione operaia adulta:

	I Well Equipped	II Inadequately Equipped	III Badly Equipped
uomini . . .	19 a 28 %	64 a 73 %	5 a 11 %
donne	18 a 27 %	67 a 75 %	4 a 9 %

Questi i risultati statistici a cui è giunta l'inchiesta. Risultati che senza alcuna esitazione possono essere estesi a tutta la popolazione industriale urbana inglese, data la quasi identità di condizioni tra i lavoratori di Sheffield e quelli degli altri centri industriali inglesi.

Quando ci sarà possibile leggere e commentare i risultati di una inchiesta simile condotta con gli stessi criteri sulla popolazione operaia di qualche nostro centro industriale importante?

T. MARTONE.

I PROFESSORI DI SCIENZE ECONOMICHE

NELL'INSEGNAMENTO SUPERIORE IN ITALIA

Crediamo utile pubblicare un elenco dei professori ordinari o straordinari, che sono titolari di cattedre di discipline economiche nei Regi Istituti Superiori di Scienze Economiche e Commerciali, nelle Regie Università, nelle Regie Scuole Superiori di Agraria e nel Regio Istituto Superiore Forestale. Per i professori che impartiscono più insegnamenti, indichiamo il principale:

ALESSIO Giulio — Economia politica. Università, Padova.
ALFIERI Vittorio — Ragioneria. Ist. Sup. di Scienze Econ., Roma.
AMOROSO Luigi — Economia politica. Ist. Sup. di Scienze Econ., Napoli.
ARIAS Gino — Economia politica. Università, Genova.
BACHI Riccardo — Statistica. Università, Macerata.
BARONE Enrico — Economia politica. Ist. Sup. di Scienze Econ., Roma.
BENINI Rodolfo — Statistica. Università, Roma.
BLESSICH Aldo — Geografia economica. Ist. Sup. di Scienze Econ., Roma.
BORDIGA Oreste — Economia rurale. Scuola Sup. di Agricoltura, Portici.
BORGATTA Gino — Politica commerciale. Ist. Sup. di Scienze Economiche, Torino.
BRESCIANI Costantino — Statistica. Università, Genova.
BROGLIA Giuseppe — Tecnica commerciale. Ist. Sup. di Scienze Econ., Torino.
CABIATI Attilio — Politica commerciale. Ist. Sup. di Scienze Econ., Genova.
CASSOLA Carlo — Scienza delle Finanze. Università, Messina.
CESSI Roberto — Storia del commercio. Ist. Sup. di Scienze Econ., Trieste.
CEVASCO Ferruccio — Tecnica commerciale. Ist. Sup. di Scienze Econ., Genova.
COLAMONICO Carmelo — Geografia economica. Ist. Sup. di Scienze Econ., Bari.
COLETTI Francesco — Statistica. Università, Pavia.
CONTENTO Aldo — Statistica. Università, Catania.
DE FRANCISCI Gerbino Giovanni — Scienza delle Finanze. Università, Palermo.
DE GOBBIS Francesco — Ragioneria. Ist. Sup. di Scienze Econ., Trieste.
DEL VECCHIO Gustavo — Economia politica. Ist. Sup. di Scienze Econ., Trieste.
DE PIETRI TONELLI Alfonso — Politica commerciale. Ist. Sup. di Scienze Econ., Venezia.
DE STEFANI Alberto — Economia politica. Ist. Sup. di Scienze Econ., Venezia.
DE VITI DE MARCO Antonio — Scienza delle Finanze. Università, Roma.
EINAUDI Luigi — Scienza delle Finanze. Università, Torino.
FANNO Marco — Scienza delle Finanze. Università, Padova.
FIORESE Sabino — Economia politica. Ist. Sup. di Scienze Econ., Bari.
FLORA Federico — Scienza delle Finanze. Università, Bologna.
FONTANA RUSSO Luigi. — Politica commerciale. Ist. Sup. di Scienze Econ., Roma.
FRESCURA Bernardino — Geografia economica. Ist. Sup. di Scienze Econ., Genova.
GARRONE Nicola — Tecnica commerciale. Ist. Sup. di Scienze Econ., Bari.
GINI Corrado — Statistica. Università, Padova.
GRAZIADEI Antonio — Scienza delle Finanze. Università, Parma.

GRAZIANI Augusto — Economia politica. Università, Napoli.
GRIBAUDI Pietro — Geografia economica. Ist. Sup. di Scienze Econ., Torino.
GRIZIOTTI Benvenuto — Scienza delle Finanze. Università, Pavia.
INSOLERA Filadelfo — Statistica metodologica. Ist. Sup. di Scienze Econ., Torino.
JANNACCONE Pasquale — Statistica. Università, Torino.
LIVI Livio — Statistica. Ist. Sup. di Scienze Econ., Trieste.
LORENZONI Giuseppe — Economia politica. Università, Siena.
LORIA Achille — Economia politica. Università, Torino.
LORUSSO Benedetto — Ragioneria. Ist. Sup. di Scienze Econ., Bari.
LUZZATTO Gino — Storia del Commercio. Ist. Sup. di Scienze Econ., Venezia.
MAJORANA Giuseppe — Economia politica. Università, Catania.
MARANELLI Carlo — Geografia economica. Ist. Sup. di Scienze Econ., Napoli.
MARENGHI Ernesto — Economia ed estimo rurale. Scuola Sup. di Agricoltura, Milano.
MASÈ-DARI Eugenio — Economia politica. Università, Modena.
MONDAINI Gennaro — Storia del Commercio. Ist. Sup. di Scienze Econ., Roma.
MORTARA Giorgio — Statistica. Ist. Sup. di Scienze Econ., Roma.
MUSCO Adolfo — Economia politica. Scuola Sup. di Agricoltura, Portici.
NATOLI Fabrizio — Economia politica. Università, Palermo.
NICEFORO Alfredo — Statistica. Università, Napoli.
NITTI Francesco — Scienza delle Finanze. Università, Napoli.
ORTU-CARBONI Salvatore — Statistica metodologica. Ist. Sup. di Scienze Econ., Genova.
PANTALEONI Maffeo — Economia politica, Università, Roma.
PRATO Giuseppe — Economia politica. Ist. Sup. di Scienze Econ., Torino.
RICCI Umberto — Economia politica. Università, Bologna.
RIGOBON Pietro — Tecnica commerciale. Ist. Sup. di Scienze Econ., Venezia.
SALVIONI Giovanni Battista — Statistica. Università, Bologna.
SAVORGNAN Franco — Statistica. Università, Messina.
SELLA Emanuele — Economia politica. Università, Parma.
SERPIERI Arrigo — Economia forestale. Ist. Sup. Forestale, Firenze.
SUPINO Camillo — Economia politica. Università, Pavia.
TANGORRA Vincenzo — Economia politica. Università, Pisa.
VIANELLO Vincenzo — Ragioneria. Ist. Sup. di Scienze Econ., Torino.
VINCI Felice — Statistica. Ist. Sup. di Scienze Econ., Bari.
VIRGILII Filippo — Statistica. Università, Siena.
ZAPPA Gino — Ragioneria. Ist. Sup. di Scienze Econ., Venezia.
ZORLI Alberto — Scienza delle Finanze. Università, Macerata.

Recenti Pubblicazioni

AMOROSO L. — *Lezioni di economia matematica.* Bologna, Zanichelli, 1921. Lire 28.

Un decennio di meditazioni e di esperienza scolastica hanno consentito al Prof. Amoroso di pubblicare un corso di economia matematica, che, se nelle linee generali abbraccia decisamente l'indirizzo di Walras-Pareto, in molti argomenti porta i segni di una rielaborazione personale, ispirata a nuove vedute teoriche o al desiderio di accostare tendenze apparentemente divergenti.

A guisa d'introduzione, l'Autore premette le definizioni del concetto di capitale, reddito, potere d'acquisto della moneta, ed una breve analisi dei metodi per la misura del capitale nazionale e delle variazioni del livello generale dei prezzi.

Le condizioni di equilibrio dei consumatori, dei produttori e dei risparmiatori in un dato mercato formano — alla maniera di Walras — oggetto di altrettanti capitoli di quelle lezioni. Esse si chiudono con un capitolo conclusivo, nel quale i risultati di quelle analisi parziali sono raccolti e coordinati nella teoria generale dell'equilibrio economico, e dove, introducendosi l'ipotesi di più mercati, si analizzano alcuni aspetti dell'equilibrio fra mercati intercomunicanti.

Degne di nota sono le conferme induttive, con le quali — anche in base ad indagini personali — il nostro autore suffraga alcune deduzioni teoriche.

Opportuna ci sembra l'introduzione dell'elemento tempo e delle formole fondamentali dell'interesse nelle equazioni che determinano l'equilibrio del produttore e l'equilibrio tra mercati intercomunicanti.

In complesso queste lezioni — che sono anche arricchite da molti e non inutili esercizii — rivelano nell'autore una singolare perizia in quel difficile, ed ancora così poco esplorato, campo di studî. FELICE VINCI.

ANTOINE C. — *Cours d'économie sociale.* Paris, Alcan, 1921. Frs. 25.

È la sesta edizione della ben nota opera che apparve alla luce per la prima volta nel 1896. Dal Du Passage è stata riveduta ed aggiornata in quelle parti dove più profonda è stata l'evoluzione del pensiero economico e dove l'atteggiamento delle varie scuole ha subìto modificazioni altrettanto profonde di fronte alla questione sociale, e in quelle altre parti nelle quali nuove o numerose disposizioni legislative hanno dato un regolamento più o meno definitivo a diverse questioni.

È immutato il carattere e il metodo d'esposizione ed è ugualmente conservato quello speciale modo che ha l'Autore di vedere ogni teoria e ogni fatto economico sotto il punto di vista della morale cristiana e alla stregua delle varie encicliche, principale fra tutte quella di Leone XIII « Rerum novarum », e ciò in base alla considerazione che la vera scienza economica non può essere altro che quella che tenga conto delle prescrizioni della morale. T. M.

WITHERS H. — *Qu'est ce que la monnaie?* Paris, Giard, 1920. 12 frs.

Traduzione francese della ben nota opera « The meaning of money » del Direttore dell'*Economist*, pubblicata nel 1909, di cui l'ultima edizione apparve durante la guerra.

Essa segna, come ben a ragione scrive il Rist nell'introduzione di questa edizione francese, una nuova data negli studi del mercato monetario e finanziario inglese e rassomiglia per importanza e profondità di descrizione, al libro celebre di Bagehot su Lombard Street, inspirato dalla crisi del 1866, come questo dalla crisi del 1907. T. M.

LAYTON W. T. — *An introduction to the study of prices*. London, Macmillan, 1920. 7 *s*. 6 *d*.

Della prima edizione di questa ottima monografia abbiamo reso conto nel *Giornale degli Economisti* del 1914, vol. II, pag. 394.

La seconda edizione, ora pubblicata, oltre l'introduzione allo studio dei prezzi e la storia dei prezzi nel secolo XIX e nel primo decennio del XX, già contenute nella precedente edizione, offre al lettore un breve cenno del movimento dei prezzi e della circolazione dal 1913 in poi. Sono state aggiunte notizie statistiche ed è stato aggiornato fino al 1920 il diagramma dei prezzi e della produzione dell'oro. L.

STAMP J. — *British incomes and property*. London, King, 1920.

Di questa eccellente opera ha reso conto, diffusamente, il prof. Cabiati nel *Giornale degli Economisti* di febbraio 1917, pag. 112.

La ristampa che ora riceviamo è conforme alla prima edizione ; è stata però completata con tabelle supplementari, che recano dati fino a tutto il 1918. L.

BOWLEY A. L. — *Prices and wages in the United Kingdom*, 1914-20. 10 *s*. 6 *d*.
SALTER J. A. — *Allied shipping control*. 10 *s*. 6 *d*.
HENDERSON H. D. — *The cotton control boards*. London, Oxford University Press, 1921-22. 5 *s*.

Son questi i primi tre volumi della poderosa raccolta di studi sulla storia economica e sociale della guerra, edita sotto gli auspici della Fondazione Carnegie per la pace internazionale. Appartengono tutti tre alla serie britannica: sono in preparazione numerose monografie per altri paesi.

È grande, per la scienza e per la storia economica, l'importanza di questa raccolta, la quale, quando sarà compiuta, darà un'adeguata rappresentazione di tutti i fenomeni economici contemporanei e consecutivi alla guerra. E non va lesinata lode alla Fondazione Canegie per aver saputo impiegare così fruttuosamente i mezzi dei quali largamente dispone.

Il carattere dei volumi che abbiamo sott'occhio è prevalentemente espositivo. La natura stessa della collezione esclude l'opportunità di manifestazioni di *chauvinisme* o di violente critiche all'intervento statale nella vita economica. La critica dev'essere obbiettiva e calma, e ristretta al puro necessario.

L'opera del Bowley è un vero modello nel suo genere e figura degnamente accanto alle precedenti dell'eminente statistico inglese. In una prima parte sono studiate le variazioni dei prezzi all'ingrosso e dei prezzi al minuto delle merci, e le variazioni dei prezzi di quei servigi reali che entrano a determinare il costo della vita. Sono interessanti i confronti tra prezzi all'ingrosso e prezzi al minuto delle principali derrate alimentari. Una seconda, e più ampia, parte del libro è dedicata allo studio dei salari. È da prima esaminato il movimento generale di questi, e messo in relazione con la variazione del costo della vita; sono poi presi in esame i salari in tutti i principali gruppi di industrie:

edilizia, meccanica, navale, metallurgica, carbonifera, tipografica, ferroviaria, tessile; nell'agricoltura e nei magazzini generali. Uno speciale capitolo è dedicato ai salari femminili. In appendice sono indicati i prezzi all'ingrosso, secondo i dati dell'*Economist*, i prezzi di calmiere per le derrate alimentari, le riduzioni avvenute nella durata quotidiana del lavoro.

Il Bowley ha resistito alla tentazione di presentare al pubblico l'immensa mole di materiali, che indubbiamente egli ha dovuto raccogliere; ha scelto, invece, fra questi, i dati sufficienti per dare un'adeguata idea dei fenomeni economici studiati, e li ha inquadrati in un'esposizione agile e sobria, che si legge con vero piacere. Parecchi diagrammi alleggeriscono ancora la lettura.

Il volume dovuto al Salter descrive l'opera del Consiglio Interalleato per i Trasporti Marittimi, uno degli organi vitali dell'organizzazione interalleata che ci ha condotti alla vittoria. Ma l'Autore fa molto più che descrivere semplicemente l'azione di questo Consiglio. Comincia, infatti, con lo studiare le modificazioni delle condizioni economiche normali della navigazione marittima, derivate dalla guerra, e disegna l'evoluzione di idee e di provvedimenti, attraverso la quale ha finito per imporsi l'intervento dei governi. Espone poi il controllo attuato dal governo britannico, nel suo progressivo svolgimento, e ne studia il funzionamento e gli effetti. Mostra come, con l'accanirsi della lotta, sia divenuto necessario, verso la fine del 1917, un più rigoroso coordinamento dell'azione dei governi alleati; vivace ed interessante è la narrazione della lotta sul mare e sotto il mare. Soltanto dopo queste parti introduttive è descritto il funzionamento del controllo interalleato dal novembre 1917 all'aprile del 1919, in una densa e completa cronaca. L'ultima parte del libro è dedicata a considerazioni riassuntive sul problema dell'amministrazione di organizzazioni internazionali, guardato nei vari aspetti che assume in guerra ed in pace. L'Autore cerca di porre ai servizi dell'avvenire l'esperienza del prossimo passato; e indubbiamente le sue considerazioni sono in gran parte assai utili, come dettate dalla pratica e dal buon senso. L'appendice di documenti e di dati statistici non è la parte meno interessante del libro: parecchie delle informazioni ivi raccolte erano finora inedite e rivelano al pubblico fatti mal noti od ignoti.

Il volumetto dello Henderson contiene la storia dell'Ufficio britannico di controllo sul cotone: l'Autore ne è stato segretario e descrive con profonda conoscenza dei fatti le vicende dell'Ufficio e gli effetti dell'azione di esso. G. M.

BAKER C. W. — *Government control and operation of industry in Great Britain and the United States during the world war.* New York, Oxford University Press. 1 dollaro.

Fa parte della serie degli studi preliminari sulle conseguenze economiche della guerra promossi dalla Fondazione Carnegie.

Illustra i risultati del controllo operato dai Governi dell'Inghilterra e degli Stati Uniti sulle industrie dei rispettivi paesi, sia col fissare i prezzi di vendita delle materie prime e delle derrate alimentari, sia col regolare il commercio internazionale e il sistema ferroviario, sia con la costruzione e con l'esercizio della flotta mercantile.

Il giudizio che si forma l'autore, ingegnere e direttore per più di 25 anni del più importante giornale industriale degli Stati Uniti, sull'organizzazione e sulla condotta delle varie attività industriali esercitate dalle amministrazioni statali dei due paesi anglo-sassoni, è nel complesso favorevole.

Se durante la guerra l'ingerenza e il controllo statale nelle varie industrie e nei vari campi è stata necessaria, utile ed agevole, anche perchè facilitata da varie circostanze, nei riguardi della concorrenza, è dubbio però se uguali vantaggi tale ingerenza presenti nel periodo della pace. E se ciò anche fosse, dice giustamente il Baker, non sull'esperienza di guerra può basarsi la fondatezza delle conclusioni cui giungono coloro che vorrebbero un maggiore intervento dello Stato nelle singole attività economiche. T. M.

HOFMANN E. — *Indexziffern im Inland und im Ausland.* Karlsruhe, 1921. M. 40.

« Eine kritische Studie » intitola il suo libro il Dr. Hofmann. In realtà il contenuto è un po' più modesto: invano si cerca una critica d'insieme o un tentativo di teoria dei numeri indici. L'Autore espone i principali numeri indici dei prezzi nei vari paesi — spesso traendoli non dalle pubblicazioni originali ma da fonti di seconda mano —, con qualche critica di dettaglio. Meschine e inadeguate alla vastità del tema le conclusioni, sommario ed affrettato il trattamento della difficilissima materia.

Per ciò che riguarda l'Italia, l'Autore, che dava alle stampe il suo libro nel giugno 1921, conosceva — indirettamente — i soli numeri indici del Bachi fino al dicembre 1920; ignorava completamente gli altri numerosi calcoli compiuti da uffici statistici municipali e dall'Ufficio governativo del lavoro.

I numeri indici americani, che pur sono fondamentali per la storia dei prezzi dal 1913 in poi, sono trattati alla svelta in due paginette: l'autore ignora completamente le fonti originali.

Nell'insieme lavoro di compilazione, di scarso pregio. G. M.

SCHMIDT F. — *Einfluss technischer Fortschritte auf die Arbeits-und Lohnverhältnisse.* Berlin, Ebering, 1919.

L'Autore studia l'influenza dei progressi tecnici di un'industria sulle condizioni del lavoro e dei lavoratori, traendo dati e notizie dall'azienda municipale del gas di Berlino. Egli esamina da prima le condizioni del lavoro, poi i salari, infine le istituzioni a favore dei lavoratori, obbligatorie o volontarie.

Lo Schmidt conchiude il suo esame con la dimostrazione che i progressi tecnici hanno determinato grandi miglioramenti delle condizioni degli operai. L.

SERPIERI A. — *Per un'organica illustrazione della montagna italiana.* Firenze, Istituto Superiore Forestale, 1921. L. 10.

Il Serpieri presenta un programma completo di statistica forestale ed un primo saggio di applicazione eseguito in alcuni comuni. Il programma ci sembra ottimo e il saggio promettente. Tra le infinite lacune della statistica ufficiale italiana, questa della statistica forestale è una delle più vaste, e bisognerà ben colmarla se si vorrà impostare su basi serie il problema del rimboscamento, intorno al quale tanto si è discorso e tanto poco si è fatto.

L'illustre Autore, già tanto benemerito dei boschi e dei monti d'Italia, si aggiunge con questo lavoro un nuovo titolo di benemerenza; e noi auguriamo che possa avere la soddisfazione di veder attuato il suo piano e di presiedere all'attuazione. G. M.

KNIBBS G. H. — *The mathematical theory of population, of its character and fluctuations, and of the factors which influence them.*
Appendice al *Census of the Commonwealth of Australia.* Melbourne, 1917.

Il titolo di questa poderosa opera può forse indurre in equivoco circa il contenuto di essa. Non si tratta di *teoria*, ma piuttosto d'una serie d'applicazioni di metodi matematici alla rappresentazione dei risultati delle statistiche della popolazione. In questo campo lo Knibbs ha dato saggio d'una virtuosità che non crediamo fosse stata mai prima raggiunta da alcuno dei demografi matematici. E il suo lavoro rimarrà per lungo tempo fondamentale per tutti coloro che vorranno recare nuovi contributi ad una materia che merita più ampio svolgimento.

Allo Knibbs si può rivolgere una duplice critica. Anzitutto si può notare che la parte

fondamentale della demografia matematica è stata da lui trascurata: intendiamo alludere alla teoria della misurazione dei fenomeni demografici, cioè alla così detta teoria formale della popolazione. Questa trascuranza fa sì che l'autore sottoponga a minute elaborazioni materiali che sarebbe stato opportuno ordinare diversamente; fa sì ch'egli non giunga a trarre dal materiale stesso onde disponeva tutti i risultati che avrebbe potuto dedurne valendosi di metodi assai semplici, come quello delle tavole di eliminnzione e di frequenza. Tavole di nuzialità, tavole di natalità, tavole di durata del matrimonio, tavole di prolificità, e molte altre interessanti e concludenti elaborazioni avrebbero potuto compiersi mercè i dati australiani, che avrebbero condotto a risultati più correttamente e più facilmente paragonabili con quelli delle statistiche di altri paesi.

In secondo luogo si deve notare che il lusso delle elaborazioni è sproporzionato alla modestia delle conclusioni che possono trarsene, onde vien fatto di pensare, molte volte: a che serve tanto lavoro? Forse, questa impressione è anche suscitata dall'impossibilità, in cui si è trovato l'autore, di procedere a confronti internazionali, non essendo forniti dalle statistiche demografiche della maggior parte dei paesi quei dati che arricchiscono le statistiche australiane. Insomma, lo Knibbs avrebbe un po' il torto di essere un precursore.

Ma noi dubitiamo molto, data l'instabilità dei fenomeni demografici, che — anche in uno stato di maggior progresso delle statistiche demografiche internazionali — possa convenire di spingere l'elaborazione matematica al punto in cui l'ha condotta lo Knibbs. Simile sfarzo di calcoli va bene nelle scienze fisiche, dove si lavora per i secoli, ma sembra esagerato per le scienze sociali, dove i risultati dell'osservazione hanno valore contingente e meritano di essere registrati nelle linee fondamentali piuttosto che nei minuti particolari.

Le nostre critiche non tendono in alcun modo ad attenuare la lode dovuta allo Knibbs per l'esposizione accurata e minutissima di un complesso di notizie sui fenomeni demografici, che non trova riscontro in nessun'altra opera; nè a sminuire il rispetto per chi nella via della scienza cerca di segnare direzioni nuove, e forse più feconde di risultati di quel che possa apparire dai primi tentativi.

G. MORTARA.

DUBLIN L. I. ed altri — *Mortality statistics of insured wage-earners and their families*. New York, Metropolitan Life Insurance Company, 1919.

Le compagnie d'assicurazione americane si sono messe in prima linea quanto a statistiche della mortalità. Questo volume porge un nuovo attestato di tal progresso, riassumendo l'esperienza di 50 milioni d'assicurati-anno, fra i quali sono avvenuti 635 mila casi di morte.

Dopo un cenno sugli scopi e sui metodi dell'indagine, viene studiata anzitutto la mortalità complessiva (senza distinzione di cause di morte), in relazione al sesso, all'età ed al colore dei salariati costituenti la massa assicurata.

Esposti i criteri informatori della classificazione delle cause di morte, viene poi studiata l'azione di singoli gruppi di malattie. Speciali capitoli sono dedicati alla tubercolosi, alle malattie organiche del cuore, alla polmonite, alla malattia di Bright, al cancro, all'emorragia cerebrale, alle quattro principali malattie contagiose dell'infanzia, alla diarrea e all'enterite, alle malattie e agli accidenti della maternità, e ad altri gruppi di malattie. A parte è studiata la frequenza delle morti per cause violente (infortunio, suicidio, omicidio). Parecchi diagrammi rendono evidente l'andamento delle principali cause di morte in funzione dell'età, o del tempo.

Il metodo di elaborazione dei dati è corretto, la forma d'esposizione semplice ed efficace; i risultati sono interessantissimi e in parte assolutamente nuovi. Si tratta quindi d'una pubblicazione di grande importanza per lo studio scientifico della mortalità degli assicurati.

G. M.

PASSADORO E. — *Demografia*. Milano, Hoepli, 1921. L. 16.

È veramente deplorevole che l'editore Hoepli, in generale assai felice nella scelta dei collaboratori alla sua raccolta di Manuali, abbia commesso l'errore di affidare al signor Passadoro la compilazione di un manuale di demografia. Costui ha radunato in un disordinatissimo zibaldone notizie d'ogni sorta, che vanno dalla produzione delle torbiere al consumo delle bevande alcooliche, senza avere la minima idea di quel che sia la demografia, nel comune consenso degli scienziati che coltivano tal campo. Dati tolti di qua e di là, senza alcun discernimento, sono intercalati fra commenti, dove quel che è buono non è nuovo e quel che è nuovo suscita il riso. Il Passadoro saccheggia senza pietà i pochi libri che conosce, e così mette insieme più di 400 pagine, che non si perita di presentare al giudizio del pubblico. Numerosi errori di stampa accrescono i pregi dell'opera, cui auguriamo il meritato successo. G. M.

PRATOLONGO U. — *Studi di meccanica statistica*. Milano, Hoepli, 1920.

L'autore espone brevemente i principii di quelle applicazioni matematiche nel campo della chimica e della fisica, che sono state, con dubbia proprietà, comprese sotto il nome di « meccanica statistica ».

Sulla stessa materia ricordiamo un articolo del prof. Cantelli nel primo numero di *Metron*. G. M.

HODGE A. C. e MC KINSEY J. O. — *Principles of accounting*. Chicago, University of Chicago Press, Doll. 1.

Questo volume fa parte di una serie « Materials for the Study of Business », preparata allo scopo di raccogliere in un modo organico tutti gli elementi di conoscenza e di studio, necessari per poter addestrare alla direzione degli affari gli allievi della Scuola di Commercio e di Amministrazione dell'Università di Chicago.

Nel piano delle materie di studio, preparato da L. C. Marshall, viene compresa anche la contabilità come studio delle funzioni di controllo degli affari. Il libro dei Signori Hodge e Mc Kinsey è stato preparato appositamente per quest'ultimo fine e cerca di dare una idea precisa di ciò che possono rendere le funzioni contabili nel controllo della vita economica di una impresa, dei principi fondamentali su cui è basata la contabilità, dei mezzi che vengono da essa adoperati, del modo col quale possono essere raccolti e analizzati i dati contabili relativi, della preparazione infine dei bilanci e degli altri prospetti statistici necessari alla sicura comprensione dei risultati ottenuti e dello stato di una azienda industriale. T. M.

HALL T. C. F. — *Lead Ores*. London, Murray, 1921. 6 *s*.

A questa monografia, appartenente alla serie edita dall'Istituto Imperiale, si possono rivolgere le lodi e le critiche che abbiamo esposte nel precedente fascicolo a proposito di altre monografie della stessa serie. Anche qui la compilazione è, in generale, accurata per ciò che riguarda l'Impero Britannico, mentre per il resto del mondo i dati sono spesso raccolti senza sufficiente discernimento da fonti di seconda mano. Per esempio, i dati italiani, per i quali si ha una ottima e sicura fonte ufficiale: la *Rivista del Servizio Minerario* pubblicata dall'Ispettorato Centrale delle Miniere, sono tolti, per gli anni 1911-1918 dall'annuario americano *Mineral Industry*, che ci ha messo di suo parecchi errori di stampa (39.008 t. invece di 39.458 nel 1911; 45.538 invece di 43.538 nel 1914; 39.096 invece di 39.076 nel 1917), non sempre trascurabili; e per il 1919 dal *Can. Weekly Bulletin*, che dà la cifra cervellotica di 11.937 t., invece di quella reale di 32.130. Errori non meno gravi

sono nei dati germanici: per il 1915 viene indicata una produzione di 13.583 t. invece che di 120.600, come risulta dalle pubblicazioni ufficiali.

Sarebbe bene che l'Istituto Imperiale provedesse a raccogliere, per la compilazione delle sue monografie, tutti i dati ufficiali, ad evitare simili grossolani errori, che deturpano la bella ed utile collezione. G. M.

METALLGESELLSCHAFT, METALLBANK UND METALLURGISCHE GESELLSCHAFT. — *Statistische Zusammenstellungen über Aluminium, Blei, Kupfer, Nickel, Quecksilber, Silber, Zink und Zinn.* Frankfurt a. M., 1921.

Quest'ottima raccolta annuale di dati sulla produzione, sugli scambi, sul consumo e sui prezzi dei principali metalli — esclusi il ferro e l'oro — è uscita nel dicembre 1921, agggiornata a tutto il 1920.

Fra le novità più degne di nota introdotte nell'edizione del 1921, notiamo la sostituzione dei prezzi in dollari ai prezzi in lire sterline. Sono state aggiunte notizie per paesi che non solevano venir considerati, ed è stata migliorata la disposizione delle tabelle.

Riportiamo alcuni dati sulla produzione mondiale dei metalli considerati nel 1913 e nel 1920, in migliaia di tonnellate metriche.

	1913	1920
Alluminio . . .	68,3	160,8
Piombo	1.185,2	888,1
Rame	1.030,1	944,5
Nickel	30,6	24,1
Mercurio . . .	4,0	2,8
Argento	7,0	5,6
Zinco	1.000,8	715,1
Stagno	132,5	121,8

L.

BUNLE H. — *L'Alsace et la Lorraine économiques.* Imprimerie Strasbourgeoise, 1921. Fr. 12,50.

Questo volumetto è, per così dire, un acconto sull'Annuario Statistico in corso di compilazione presso l'Ufficio Statistico Alsaziano-Lorenese. Il Bunle, che ha diretto nel 1919-20 codesto Ufficio, ha raccolto con molta cura dati sulla popolazione (compresi i primi risultati del censimento 1921), sull'agricoltura (superficie coltivate e raccolti fino a tutto il 1920), sul patrimonio zootecnico (fino al dicembre 1920), sulle foreste, sulle industrie (per le industrie minerarie e per la siderurgica dati a tutto il 1920), sulle vie di comunicazione terrestri ed acquee.

I dati raccolti sono sufficienti a mostrare la grande importanza economica dei territori riconquistati alla Francia. L.

GOLDSTEIN J. M. — *Russia. Her economic past and future.* New York, Russian Information Bureau, 1919. Doll. 1,75.

Breve ma densa esposizione delle condizioni economiche della Russia prima della guerra, e delle risorse del grande paese. Il Goldstein, già professore nell'Università di Mosca, espone fatti e dati statistici, e senza retorica mette bene in evidenza l'importanza della Russia nell'economia mondiale. Questo volume riesce perciò utilissimo a tutti coloro che vogliano studiare senza preconcetti di parte i problemi dell'economia russa.

L.

KELTIE J. S. — *The Statesman's Year Book*, 1921. London, Macmillan 1921. 20 s.

Giunto al cinquantottesimo anno di vita, questo mirabile annuario può dirsi ormai quasi perfetto, sia per la copia e per la freschezza delle notizie, sia per la forma e l'ordinamento della esposizione.

L'edizione del 1921 non differisce sostanzialmente dalla precedente, nell'ordinamento generale e nelle proporzioni tra le varie parti.

Per parecchi paesi, i compilatori hanno potuto giovarsi dei dati di recentissimi censimenti; per la Russia hanno potuto ottenere informazioni ufficiali dal governo. Sono unite al volume due carte geografiche: una dei nuovi stati baltici, per molta gente ancora semimisteriosi, e l'altra del nuovo confine germanico-danese.

Nell'insieme lo *Statesman's Year Book* rimane senza dubbio la migliore fra le pubblicazioni del genere. L.

DE DAMPIERRE J. e altri. — *Annuaire général de la France et de l'étranger*, 1920-21. Paris, Librairie Larousse, 1921.

Annuario sul tipo dello *Statesman's Year-Book*, pubblicato per la prima volta nel 1919. Questa seconda edizione è migliore della prima, anche per il maggiore sviluppo dato alla parte estera in confronto alla parte nazionale. Per ciò che riguarda la Francia, l'Annuario costituisce una fonte d'informazione di prim'ordine, raccogliendo notizie che non si trovano riunite altrove. Abbiamo trovato, per esempio, un complesso di notizie sulle industrie tessili francesi, che non sapremmo ritrovare in alcun'altra pubblicazione ufficiale o privata.

Quanto ai paesi stranieri, l'Annuario è in generale ancora lontano dalla perfezione delle pubblicazioni analoghe britanniche o germaniche; tuttavia per alcuni paesi presenta già un buon complesso di notizie. Le informazioni sull'Italia sono, in generale, accurate: qualche errore nei nomi e qualche dimenticanza di fatti potranno essere corretti nelle prossime edizioni. Fra le dimenticanze accenniamo l'omissione degli Istituti Superiori di Studi Commerciali e delle Scuole Superiori d'Agraria nell'elenco degli Istituti d'istruzione superiore. L.

STATISTIQUE GÉNÉRALE DE LA FRANCE. — *Annuaire statistique* 1919-20. Paris, 1921.

In attesa di riprendere la pubblicazione delle solite tabelle analitiche, sulle condizioni della Francia, l'Ufficio Statistico francese ha intanto pubblicato quest'altro volume di confronti retrospettivi e di confronti internazionali.

Il volume, pubblicato alla metà del 1921, contiene su molti argomenti notizie fino a tutto il 1920; è stato un vero *tour de force* dell'Ufficio compilatore quello di raccogliere, coordinare, rettificare e pubblicare in così breve tempo un tanto vasto complesso di dati statistici.

Per i cultori di statistica economica, o meglio per tutti coloro che hanno bisogno, per studi o per affari, di essere al corrente delle statistiche economiche, questo annuario è divenuto un indispensabile e insostituibile aiuto. G. M.

STATISTIQUE GÉNÉRALE DE LA FRANCE. — *Statistique des familles et des habitations*. Paris, 1918.

Questo volume contiene la prosecuzione, per il 1911, delle mirabili indagini compiute nel 1906 sotto la direzione del March, sulla composizione delle famiglie francesi. È un materiale d'inestimabile valore per il sociologo che voglia studiare le cause e i modi della

decadenza demografica della Francia; ed ora il suo pregio è accresciuto per la possibilità che offre di eseguire raffronti tra la situazione prebellica e quella postbellica, quale risulterà dal censimento del 1921.

Corre voce che il censimento italiano del 1921 verrà elaborato in modo da fornire un complesso di notizie importanti sulla composizione delle famiglie. Auguriamo che l'elaborazione sia condotta in modo da emulare, dov'è possibile, i risultati del censimento francese. G. M.

STATISTISCHES REICHSAMT. — *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich, 1920.* Berlin, 1921. 6 M.

Questa nuova edizione dell'Annuario Statistico Germanico contiene molti dati interessanti relativi al periodo bellico: vi sono per questi anni dati anche intorno agli Stati alleati della Germania, nell'appendice di confronti internazionali, che avevamo inutilmente cercato altrove.

È anche degno di ricordo lo speciale capitolo dedicato alla statistica dei territori perduti dalla Germania in seguito alla pace di Versailles, che permette al lettore di formarsi un'adeguata idea dell'importanza economica di quei territori.

L'Annuario trova il suo complemento nell'eccellente pubblicazione mensile dello stesso Ufficio, intitolata « *Wirtschaft und Statistik* », ricca di numerosi dati recentissimi sulle condizioni economiche della Germania e di sobri commenti e di giudiziose comparazioni, anche internazionali. G. M.

PREUSSISCHES STATISTISCHES LANDESAMT. — *Statistisches Jahrbuch für den Freistaat Preussen.* Berlin, 1921. M. 12.

Questo primo Annuario dello *Stato Libero* di Prussia è specialmente interessante per il completo riferimento dei dati ai nuovi confini.

Le notizie sono un po' arretrate (si fermano al 1919, talora al 1918); ma la compilazione dell'Annuario è, come sempre, accurata.

Nell'insieme l'Annuario porge una visione assai completa delle condizioni demografiche ed economiche della Prussia alla fine della guerra. G. M.

INSTITUTO GEOGRÁFICO Y ESTADÍSTICO. — *Anuario Estadístico de España,* 1919. Madrid, 1921.

Pubblicato ai primi del 1921, questo Annuario contiene dati fino a tutto il 1919.

Tra i miglioramenti introdotti in confronto alle annate precedenti, ricordiamo l'ampliamento delle notizie sul commercio internazionale: sono specialmente interessanti i dati sulla provenienza delle principali importazioni e sulla destinazione delle principali esportazioni. L.

OFFICE DE STATISTIQUE DE LA RÉPUBLIQUE TCHÉCOSLOVAQUE. — *Manuel Statistique de la République Tchécoslovaque.* Prague, 1920. 25 C. Tch.

Résultats préliminaires du Recensement de la population 15-II-21. Prague, 1921. 24 C. Tch.

Il Manuale Statistico è una raccolta di dati, per la maggior parte riferentisi al periodo prebellico, sulla popolazione, sulla sanità pubblica, sull'istruzione, sull'agricoltura, sull'industria mineraria, sulle industrie trasformatrici, sul commercio, sui trasporti, sul credito, sulle assicurazioni, sulla giustizia, sulle finanze comunali. Sull'istruzione elementare

e secondaria, sulle elezioni, sull'agricoltura e su alcune produzioni industriali, sul commercio internazionale, sono forniti anche alcuni dati per gli anni 1919 e 1920.

I risultati preliminari del censimento, pubblicati con lodevole sollecitudine, indicano una popolazione di 13,6 milioni di abitanti (97 ab. per km. quadrato), press'a poco uguale a quella rilevata sullo stesso territorio nel 1910. L.

DANMARKS STATISTIK. — *Statistisk Aarbog,* 1921. Copenaghen, 1921. 2 kr.

Questo Annuario Danese è importante perchè per la prima volta reca ampie notizie sui nuovi territori annessi in seguito alla pace di Versailles.

L'ordinamento dell'Annuario è simile a quello degli anni precedenti: esso dà notizie su ogni aspetto della vita economica del paese. E sono notizie freschissime: l'Annuario contiene già i dati del censimento 1921 e in qualche capitolo offre notizie fino alla metà del 1921.

Lo stesso Ufficio Statistico Danese ha recentemente pubblicato una sintesi della sua attività dal 1896 al 1920 (*Det Statistiske Departement,* 1896-1920), che espone il progressivo sviluppo dell'Ufficio e riassume i fecondi risultati della sua opera. Un sunto in lingua francese permette anche agli stranieri di farsi un'idea del contenuto della pubblicazione.

L.

DEPARTMENT OF COMMERCE. — *Statistical Abstract of the United States,* 1920. Washington, 1921. 50 cents.

L'annuario statistico degli Stati Uniti è un annuario statistico, cioè una pubblicazione intesa a far conoscere ai cittadini, con la massima sollecitudine possibile, tutte le più importanti notizie disponibili sui fatti economici e sociali intorno ai quali si compilano statistiche. Divulgato nei primi mesi del 1921, questo volume contiene, per molti fenomeni, dati fino a tutto il 1920. A titolo di confronto, ricordiamo che il più recente Annuario Statistico Italiano reca dati fino a tutto il 1918.....

L'annuario americano è una vera e propria miniera inesauribile di dati: tutte le principali forme di attività economica vi sono adeguatamente descritte; e i confronti retrospettivi che completano il volume danno un quadro assai vasto dello sviluppo del paese dal 1800 in poi.

Fra i dati nuovi, notiamo i primi risultati del censimento del 1920.

I confronti internazionali non sono molto abbondanti, ma in compenso sono assai accurati. G. M.

DIRECCIÒN GENERAL DE ESTADÍSTICA. — *Sintesis Estadística de la República Oriental del Uruguay.* Junio de 1921. Montevideo, 1921.

Con la pubblicazione di questo opuscolo, che contiene dati statistici fino a tutto il 1920, l'Ufficio Statistico dell'Uruguay rimedia al ritardo della pubblicazione dell'Annuario. I dati son pochi, ma meglio il poco offerto dall'Uruguay che il nulla offerto, per esempio, dall'Italia. G. M.

DOMINION BUREAU OF STATISTICS. — *The Canada Year Book,* 1919. Ottawa, 1920.

L'Annuario Statistico Canadese del 1919 è contrassegnato da notevoli progressi: parecchie sezioni sono state ampliate e corredate di nuovi dati.

Si promettono nuovi miglioramenti; ma già quest'annuario occupa un posto assai onorevole fra le consimili pubblicazioni.

Una breve storia della guerra mondiale è premessa all'Annuario; benchè destinata a mettere in evidenza sopratutto il contributo delle truppe canadesi alla vittoria, riassume le operazioni compiute su tutte le fronti. Ciò che è avvenuto sulla fronte italiana è descritto, purtroppo, in base alle informazioni ufficiali germaniche, austriache, o — peggio ancora — francesi; ed è facile immaginare quel che n'è venuto fuori.

G. M.

COMMONWEALTH BUREAU OF CENSUS AND STATISTICS. — *Yearbook of the Commonwealth of Australia*, 1920. Melbourne, 1921.

La lettura di questo Annuario, che tocca ormai il suo tredicesimo anno, fa pensare seriamente se non convenga anche ai paesi europei adottare il sistema, largamente seguito dai Dominî britannici, di illustrare le cifre statistiche degli Annuari con brevi commenti.

L'interpretazione che si dà alle cifre dopo aver preso conoscenza di questi commenti, la stima che si fa della loro attendibilità, è tanto diversa da quella che si sarebbe tratta dalla semplice ispezione dei dati, che i commenti appariscono parte integrante necessaria di un Annuario ben fatto.

L'Annuario australiano è un vero modello di perfezione: tutti gli aspetti della vita sociale traducibili in numeri sono esaminati ampiamente; e la proporzione tra le varie parti del libro è mantenuta in modo tale da costituire un complesso armonico.

L'Annuario, licenziato alle stampe sul finire del 1920, offre notizie fino a tutto il 1919.

G. M.

The Official Year Book of New South Wales, 1920. Sydney, 1921.

Questo ventottesimo Annuario della Nuova Galles del Sud, compilato sotto la direzione dello Statistico del Governo, H. A. Smith, è conforme al solito schema. Numerosissimi dati, illustrati da brevi ma completi commenti, pongono in chiara luce tutti i principali aspetti economici e sociali della vita del paese.

I dati del volume, pubblicato nell'autunno del 1921, giungono, in generale, fino a tutto il 1920.

L.

UNION OFFICE OF CENSUS AND STATISTICS. — *Official Year Book of the Union of South Africa etc.*, 1919. Pretoria, 1920.

È questo il terzo volume dell'Annuario Sud-Africano, compilato sul modello di quello Australiano, già più volte descritto ai lettori di questo periodico.

Anche qui i dati sono inquadrati in sobrie esposizioni illustrative, di modo che l'Annuario diviene un vero e proprio Manuale per la conoscenza del paese cui si riferisce. Ne dà, infatti, la descrizione geografica, geologica, meteorologica, botanica e zoologica; ne accenna la storia; indica le forme dell'organizzazione statale; e in numerosi capitoli espone i fatti demografici e sanitari, quelli relativi all'istruzione, alle condizioni sociali, alla giustizia, alla difesa del paese, alla rappresentanza, all'amministrazione. I fatti economici sono svolti ampiamente: sono forniti ricchi dati sulle terre e sull'agricoltura, sulle foreste, sulle acque, sulle miniere, sulle industrie manifattrici, sul commercio, sui trasporti e sulle comunicazioni, sulle finanze pubbliche e private.

Un'importante novità in questo Annuario del 1919 consiste nell'aggiunta di una sezione riferentesi ai territori sud-africani non compresi nell'Unione (Basutoland, Bechuanaland, Swaziland).

G. M.

METALS AND COMMERCE CORPORATION. — *Diagramma dei cambi esteri su New York.* New York, 1921.

In una grande tavola grafica sono rappresentate le variazioni dei principali cambi su New York, dal gennaio 1917 al 1920. La tavola costituisce il seguito di un'altra consimile, pubblicata nel 1917 dallo stesso ente, e relativa al periodo del settembre 1914 al dicembre 1916. È certamente utile avere sott'occhio questa rappresentazione d'insieme del movimento dei cambi nel periodo più tumultuario che la storia economica ricordi.

L.

R. ISTITUTO SUPERIORE FORESTALE — *Annali,* 1920. Firenze, 1921.

In questi pregevoli *Annali* notiamo le ricerche sperimentali del Petri sul trattamento elettrico del legno e l'ampio studio preliminare del Pavari sulla coltura di specie forestali esotiche in Italia, del quale viene pubblicata la parte relativa alle conifere. Fra gli studi in materia economica ricordiamo quello del Tassinari sul prezzo di macchiatico e sulle variazioni di esso in rapporto al prezzo di mercato e al costo delle lavorazioni e dei trasporti.

L.

ERNESTO BENEDUCE, *gerente responsabile.*

Città di Castello, Tipografia della Società Anonima Tip. «Leonardo da Vinci».

Aprile 1922

GIORNALE DEGLI ECONOMISTI
E
RIVISTA DI STATISTICA

Le otto ore

Quando nel 1890 Guglielmo II riunì a Berlino la Conferenza internazionale sulla *protezione del lavoro*, i rappresentanti dei varii paesi di Europa che v'intervennero si videro presentare tre ordini di problemi, e la Conferenza si divise per il loro studio in tre sezioni: regolamento del lavoro nelle miniere, regolamento del lavoro della domenica, regolamento del lavoro dei fanciulli, dei giovani e delle donne.

Il ricordo, anche personale, perchè io ebbi l'onore di far parte della delegazione italiana, nella quale erano uomini come il Boccardo, l'Ellena, il Bodio, lo Stringher, vale a me il poter precisare meglio la portata di quelle discussioni e di quei protocolli. I quali tutti non si presentarono se non sotto la veste di un desiderio: «*il est désirable*». E quanto al riposo della domenica, che diventò piuttosto settimanale, la formola fu anche più cauta: «il est désirable, *sauf les exceptions et les délais nécessaires dans chaque pays*».

Il desiderio fu questo: che un giorno di riposo per settimana fosse assicurato alle persone protette; che un giorno di riposo per settimana fosse assicurato a tutti gli operai dell'industria; che tale giorno fosse la domenica. Si aggiunse: eccezioni sono ammissibili: riguardo a imprese (si disse: *exploitations*) che esigono la continuità della produzione per ragioni tecniche o che forniscono al pubblico oggetti di prima necessità, la cui fabbricazione dev'essere quotidiana; e a imprese che, per loro natura, non possono funzionare che in determinate stagioni o che dipendono dall'azione irregolare delle forze naturali. Si disse: è desiderabile che, anche negli stabilimenti di questa categoria, ogni operaio abbia una domenica libera su due. E si aggiunse ancora: nel fine di determinare le eccezioni secondo punti di vista similari, è desiderabile che il loro regolamento sia stabilito in seguito a un'intesa fra i diversi governi.

Ho voluto notare questo capitolo delle conclusioni di Berlino 1890 perchè è quello che più si avvicina alla questione delle otto ore. Il problema delle otto ore, dunque, non fu presentato a quella Conferenza. La quale, del resto, segnò tale importanza nelle vedute direttive della Germania, da determinare,

o decidere, l'allontanamento di Bismarck dallo allor giovine imperatore Guglielmo II. Bismarck, scortato dai suoi due cani danesi, ci venne a salutare nel palazzo della Cancelleria, cioè fino allora nel suo, dove ci riunivamo, e quindi lasciò la capitale; alla stazione, il popolo lo salutò cantando i suoi canti nazionali. La Conferenza non si occupò neanche della durata del lavoro, se non per le classi da proteggere di cui si occupò, e, dove lo fece, ad eccezione che pei fanciulli, ebbe presenti durate più lunghe che le otto ore.

Essa, infatti, dichiarò desiderabile che il lavoro effettivo dei fanciulli al disotto dei 14 anni compiuti non superi le 6 ore al giorno, e sia interrotto da un riposo almeno di mezz'ora. E dichiarò desiderabile che il lavoro dei giovini operai dei due sessi da 14 a 16 anni non superi le 10 ore al giorno, e sia interrotto da riposi di una durata totale di almeno un'ora e mezzo. Ma qui ammise eccezioni per certe industrie. E per i giovini da 16 a 18 anni desiderò una protezione concernente « una giornata massima di lavoro », che non specificò. Per le donne (*filles et femmes*) desiderò che il loro lavoro effettivo non passi le undici ore per giorno, e sia interrotto da riposi di una durata totale di un'ora e mezzo. Non mi occupo del lavoro notturno, che si desiderò fosse vietato per i giovani fino a 16 anni e per le donne.

Sono passati 30 anni, e la legislazione sociale, e il socialismo, hanno fatto passi grandissimi; quella perfino, dove non esisteva o quasi, è stata creata. Fra l'altro, punto capitale, è entrato, non che nel campo del desiderio in quello dell'attuazione largamente il concetto di una giornata di lavoro che non superi, per ogni lavoratore, le otto ore. E anche qui, come in diversi altri casi in economia e in finanza, la cifra è stata data dalla matematica, o dall'aritmetica. La giornata ha 24 ore; è comodo tripartirla: otto ore per la vita, otto per il sonno, otto per il lavoro. Anche Dante, leggendo i simboli della vita di Beatrice, magnificò quel nove che più volte vi ricorse, e che era un multiplo di tre. E forse, se la giornata solare fosse di 27 ore, si sarebbe pensato a una giornata di lavoro di 9 ore; o non vi si sarebbe pensato; vero è che nel caso avrebbero potuto esservi 9 ore per il sonno e 9 per la vita. Ma, e questo soltanto desidero rilevare, è solo la coincidenza o l'eleganza della notazione numerica, ciò che ha fatto scegliere al socialismo e così spesso ai governi il numero otto. Essa è dunque una determinazione aprioristica, e non un postulato, che significhi, per esempio, che otto ore siano generalmente la quantità di lavoro socialmente da compiere, o che esse siano fisiologicamente da stabilire dato che poi non rimangono se non 16 ore, di cui metà possano destinarsi al sonno.

E oggi siamo a questo, che, tanto il trattato di Versailles, quanto le Conferenze di Washington e di Ginevra per la legislazione internazionale sul lavoro richiedono la giornata di otto ore di lavoro nelle industrie sì di terra che di mare. La terra ivi non comprende ancora l'agricoltura, ma si studia portare in questa la stessa misura. Dove le difficoltà si sono presentate più chiare ed evidenti che altrove.

Ma se in Italia non si ha ancora una legge organica totale per discipli-

nare la materia, non piccole applicazioni del principio delle otto ore, così come altrove, sono state fatte. E in Italia, e altrove, è matura una messe di osservazioni tale da mettere in mora non solo contro le ulteriori estensioni ma per il ritorno indietro dai passi fatti.

Nè è una data recentissima quella in che mi occorse leggere il discorso di Carlo Ferraris al Senato, nel quale egli rilevò i danni gravissimi del servizio e del bilancio in Italia dovuti a quella filantropica inezia dell'applicazione delle otto ore nelle Ferrovie dello Stato. Ah ! Io chiederei intanto di passaggio all'illustre Amico e Collega se egli conservi ancora qualche briciolo dell'entusiasmo col quale, tempo già fu, sostenne l'esercizio di Stato. Ma disorganizzazione di servizii ferroviari, e aumento di spesa, indicibili entrambi, vennero da quelle otto ore.

Più ampiamente si è potuto calcolare per la Francia, dove il Lévy valuta a non meno di quindici miliardi l'anno la perdita che la Francia deve alla recente sua legge 23 aprile 1919 sulle otto ore. La questione è portata principalmente nei costi di produzione: così aggravati da compromettere la stessa esistenza di alcune industrie. E si attende che in Francia stessa si discuta in Parlamento la già proposta sospensione o abolizione di quella legge.

Più pronta la Germania, visto il danno, è passata al fatto. Recentemente la voce ammonitrice di Luigi Luzzatti ha informato: « La legge della giornata a otto ore si viola già apertamente in Germania con deroghe concordate fra i capi dell'industria e i lavoratori. Nelle officine di Stinnes, Thyssen e dei fratelli Mannesmann si è rinunciato alla settimana legale di 48 ore, si è ristabilito il lavoro parziale e alternativo della domenica per accordi fra i due fattori della produzione. Nell'industria tessile si lavora 10 ore al giorno, e mezze giornate di lavoro nella domenica e nelle altre feste. Persino nella Baviera cattolicissima le autorità concedono le deroghe al riposo domenicale ».

L'esempio della Germania non è senza una grave importanza, e anzitutto sorge il dubbio, che traggo dalle stesse parole del Luzzatti, « se sia possibile far rispettare da tutti gli Stati la legge della giornata di otto ore, se siano lecite le deroghe generali o parziali di questo o quel popolo ». Ed io penso che sia nettamente da aggiungere che non è possibile fare rispettare quella legge da tutti gli Stati, anche dopo che l'abbiano sottoscritta, e che invano si chiameranno illecite le deroghe totali o parziali. Intanto molto facilmente si formano intese o si assumono impegni di carattere internazionale da politici non tecnici o da tecnici non politici, o anche da brave persone che non possono aver tutti presenti i fatti nella loro necessità e sviluppo. Ma se dove si prendono accordi, e dove si legifera, è il male, la sapienza dell'antico broccardico non può mancare: *errare humanum est, perseverare diabolicum.* E i Tedeschi, che sono per lo meno con l'acqua alla gola, e vogliono assolutamente tornare a galla, e meglio di tanti altri son gente da saperlo fare, non esitano ad abbandonare le loro stesse leggi se se ne vedono impacciati.

Non senza una tinta di amarezza e una certa protesta, il Luzzatti continua, indicando: « se non s'intravede già la egemonia economica dei Tedeschi

i primi e i più sapienti nell'applicare l'ordinamento scientifico del lavoro, a questo primato sicuro aggiungendo la violazione del rispetto delle otto ore, con germanica disinvoltura continuatori nella pace delle prepotenze adoperate nella guerra ».

Sì, prepotenza ora, ma salvazione; come, prima, rovina, nella guerra.

Ora io non posso e non debbo discutere tutte le ragioni che abbiano consigliato o consiglino le otto ore, e vorrei che l'umanità potesse risolvere il problema di lavorare anche meno; perocchè il dolce, il santo lavoro, il lavoro elevatore e purificatore e nobile, non è che l'ostacolo, la pena, il dolore medesimo, fra il bisogno e la sodisfazione. Ma guai a quei popoli che credono raggiungere il maggior punto di benessere col minimo sforzo grazie a un trionfo di maggioranze o di coalizioni, o a causa di disgregazioni, nei Parlamenti, e con un tratto di penna di legislatori. In materia economica, qualunque statuizione non traduca in chiare parole, o meglio non definisca, uno stato di fatto realmente esistente per il più gran numero, rischia di diventare causa di perturbazione e di accrescere il male stesso a cui si vuol dare riparo, e nella migliore ipotesi, dopo un qualche saggio più o meno infelice, può diventare lettera morta.

E noi constatiamo la più perfetta antinomia fra il momento in cui certe norme limitatrici del lavoro, e per certe considerazioni pur desiderabili, trionfano, o si attuano, e le condizioni economiche di tale momento. La rovina causata dalla guerra chiama la gente a maggiore raccoglimento, a più intenso lavoro. La gente, in cinque anni disavvezza dal lavoro, torna a questo svogliata, o stenta a tornarvi. E le leggi si scrivono per impedire che si lavori quanto prima. La contradizione non può essere più stridente. Io ho perduto metà delle mie entrate, e raddoppio il numero dei miei servitori, il lusso della mia tavola, dei miei equipaggi. Oppure, lavoravo dieci ore, e ora falcidio una parte di questo mio esercizio delle mie facoltà personali e sforzo a un tempo, quando invece mi occorrerebbe lavorare di più, onde riparare ad alcuna grossa perdita sofferta.

Si potrebbe ancor credere che i nemici vinti sui campi di battaglia si siano trasformati, e siano entrati nei luoghi dell'eletto consiglio, nelle aule delle Università, e nei Parlamenti e nei governi, e, toccando le più sensibili e umanitarie corde del nostro cuore, vinti apertamente colà, si apprestino a vincere, chi, noi ?, il paese stesso, la collettività, subdolamente, occultamente. Nè meraviglia può fare per quelle scuole e quei partiti che mirano alla distruzione, sia pure con fede ma nell'ingannevole fine di elevare alcune classi sociali o alcuna soltanto. Ma le altre scuole e gli altri partiti dovrebbero vigilare e opporsi. E punto segnalando per il riassetto e la ricostituzione economica delle nazioni è questo della durata del lavoro da non perturbare con le nuove leggi. La democrazia e il suo grande partito dovrebbero a ciò destinare le loro migliori forze. E non dovrebbero dissentire, pur nell'amore di tutte le classi o delle più derelitte, alle quali non debbono prepararsi disin-

ganni e rovesci ulteriori, non dovrebbero, nella lor parte migliore e possibile, il socialismo e lo stesso partito popolare.

Ma vi ha pure un'altra formolazione scientifica del problema. A parte l'opportunità del tempo, si può parlare delle otto ore, senza le condizioni necessarie a che se ne parli? La stessa voce ammonitrice che testè indicavo, Luigi Luzzatti, pur nella stessa recentissima occasione, l'inaugurazione delle conferenze dell'Istruzione Professionale in Roma, ha espresso: «è fuor di dubbio che la giornata di otto ore, se non si coordina coi nuovi metodi scientifici della produzione, contiene il pericolo d'immiserire capitale e lavoro, di nuocere alla prosperità pubblica e privata». E «il dilemma formidabile» si presenta: «violare la legge delle otto ore, o per rispettarla, come io desidero, introdurre con sollecitudine i metodi scientifici che moltiplicano il prodotto, lo perfezionano, migliorano la salute e innalzano la dignità degli operai, diminuiscono i costi, accrescono i salarî, e per tal guisa traggono, dallo stesso provvedimento ferreo restringente la giornata del lavoro, la necessità di riforme redentrici».

Nulla di più auspicabile. E bisogna senz'altro esser grati all'autorità e all'esperienza del Luzzatti, se egli viene a tali conclusioni. Esse dimostrano che i saggi si ispirano alla considerazione dei fatti e su questi foggiano le dottrine. Ed or vediamo che chi desidera e, possiamo dire, ardentemente, le otto ore, ne domanda apertamente la sospensione o la violazione, a meno che non s'introducano riforme tali da renderne innocuo il danno e possibili i beneficî.

Questa conclusione merita accoglimento, e non esito a sottoscriverla. Nondimeno, non credo che non si debba indagare ulteriormente sulla possibile attuazione delle condizioni richieste. Introdurre con sollecitudine i metodi scientifici che moltiplicano il prodotto, lo perfezionano, migliorano la salute, ecc. ecc., in quali industrie e circostanze è possibile? Lo è in tutte le industrie manifattrici? Lo è in ogni parte d'Italia, perchè l'Italia è il nostro problema pratico? Lo è in tutte le altre industrie onde si forma la vita della ricchezza? Lo è, in generale, nelle stesse industrie che nella classificazione che io sostengo si chiamano dei servizî privati e pubblici?

Senza entrare in particolari sul sistema Taylor, e su altri e metodi e accorgimenti, dove spesso più brillante e vera è l'analisi dei mali che efficace il rimedio, io ritengo che non si può rispondere affermativamente alla maggior parte di codeste domande. Io credo anche che lo si possa soltanto in linea di eccezione, e in alcuni quadri toccati dall'industria più o meno grande, in certi suoi rami. La risposta è poi affatto negativa se dobbiamo anche richiedere che «sollecitamente» arrivino i miglioramenti e perfezionamenti richiesti.

Ripugnano, in generale, le ferrovie, e molti servigi e pubblici e privati, e traccia ve n'ha nella stessa relazione di Filippo Turati sulla proposta delle otto ore nel 1919. Ripugna l'agricoltura. Ripugna il maggior numero e grado d'industrie. Ripugna, forse, o certo, la stessa legge economica. La quale è pur quella che una buona massaia, o un buon fattore, chiamerebbe del *non fare*

il passo più lungo della gamba. Ossia, ancor meno di otto ore al giorno si può lavorare, ma quando le condizioni della produzione e della ricchezza lo comportino.

Notabile è per altro la stessa formolazione scientifica, che senza dubbio la giornata di otto ore contiene il pericolo d'immiserire capitale e lavoro e di nuocere alla prosperità pubblica e privata, se non si coordina coi nuovi metodi scientifici della produzione. Poichè tale coordinazione è limitata, problematica, o impossibile, almeno pel momento e il paese in cui viviamo, non resta che il danno, gravissimo, di un provvedimento attuato fuor del suo centro e delle sue condizioni necessarie.

Ora a me sembra che la realtà si debba imporre. La casa è in parte crollata, e tutti dobbiamo accorrere con ogni strumento della nostra mano e della nostra mente, a far sì che non crolli il resto, e a restituire, rifabbricare, la parte che è giù. E in tale opera di suprema necessità non dobbiamo, nessuno di noi, nessuna classe del popolo, contare le ore del lavoro. Se queste erano contate si deve annullarne la misura, beninteso fino a possibilità di tolleranza; chè neanche qui vorremmo dire, e per nessun individuo: *propter vitam, vivendi perdere causam.* E guardiamo anche all'esempio della Germania, e al pensiero stesso se non ancora all'esempio della Francia. Dopo ci riposeremo.

Catania, Università.

GIUSEPPE MAJORANA.

Sulle differenze fra dati statistici

Per la comparazione fra coppie di dati statistici s'impiegano talora *differenze* invece di rapporti.

Per confrontare l'importazione del carbone fossile in Italia nel 1918 e nel 1919 possiamo formare la differenza fra la quantità importata nel primo anno (5.841 migliaia di tonnellate) e quella importata nel secondo (6.226), e dire che l'importazione del 1918 è stata inferiore di 385 migliaia di tonnellate a quella del 1919; oppure formare la differenza tra la quantità importata nel 1919 e quella importata nel 1918 e dire che la prima ha superato di 385 migliaia di tonnellate la seconda.

E in generale, avendosi due dati statistici a_1, a_2, ed essendo $a_1 < a_2$, la differenza $a_2 - a_1$ (positiva) misurerà l'*eccedenza* di a_2 su a_1, mentre la differenza $a_1 - a_2$ (negativa) misurerà la *deficienza* di a_1 rispetto ad a_2.

In valore assoluto, l'eccedenza di a_2 su a_1 è uguale alla deficienza di a_1 su a_2; ed è perciò indifferente assumere l'una o l'altra a misura della disuguaglianza fra i due dati, come risulta anche dal precedente esempio.

***

La differenza $a_2 - a_1$ indica la grandezza della disuguaglianza esistente fra i due dati; ma questa non può essere adeguatamente apprezzata se non viene ragguagliata ai dati stessi. Le 385 mila tonnellate di differenza nell'importazione del carbone in Italia, dal 1918 al 1919, possono apparire poche o molte, secondo l'entità dell'importazione: e pertanto converrà riferirle alla cifra del 1918, e dire che l'eccedenza dell'importazione del 1919 su quella del 1918 è stata del 66 per 1000, oppure riferirle alla cifra del 1919 e dire che la deficienza dell'importazione del 1918 rispetto a quella del 1919 è stata del 62 per 1000.

E, in generale per apprezzare l'importanza della differenza $a_2 - a_1$ converrà metterla in rapporto o col dato a_1 o col dato a_2, secondo che interessa raffrontare la disuguaglianza fra i due dati all'uno o all'altro di essi. Per lo più si riferisce ad a_1 l'eccedenza di a_2 su a_1, mentre si riferisce ad a_2 la deficienza di a_1 su a_2, come abbiamo fatto nel precedente esempio.

Diremo *eccedenza relativa di a_2 su a_1* il rapporto $(a_2 - a_1) : a_1$, e *deficienza relativa di a_1 su a_2* il rapporto $(a_1 - a_2) : a_2$. Il primo rapporto è sempre positivo, il secondo sempre negativo (salvo sia $a_2 = a_1$, nel qual caso

sono entrambi nulli). Col crescere del rapporto ($a_2 : a_1$), l'eccedenza relativa può crescere indefinitamente, mentre la deficienza relativa, col crescere dello stesso rapporto, va diminuendo, senza però divenir mai inferiore a — 1.

Le *differenze relative* (cioè l'eccedenza relativa di a_2 su a_1 e la deficienza relativa di a_1 su a_2) si possono facilmente esprimere in funzione del rapporto fra i due dati. È infatti:

$$\frac{a_1 - a_2}{a_2} = \frac{a_1}{a_2} - 1 \qquad\qquad \frac{a_2 - a_1}{a_1} = \frac{a_2}{a_1} - 1 .$$

* * *

Volendosi un *indice del grado di disuguaglianza* fra a_2 ed a_1, il quale varii fra un minimo di 0 nel caso di uguaglianza dei due dati ed un massimo di 1 nel caso di massima disuguaglianza relativa possibile (1), si può assumere per tale il valore assoluto della deficienza relativa, ossia il rapporto:

$$\frac{a_2 - a_1}{a_2} = 1 - \frac{a_1}{a_2} . \qquad [1]$$

Allo stesso scopo si potrebbe anche procedere diversamente: riferire cioè la differenza dei due dati alla loro somma. Il rapporto che così si ottiene (2):

$$\frac{a_2 - a_1}{a_2 + a_1} = \frac{1 - \frac{a_1}{a_2}}{1 + \frac{a_1}{a_2}} \qquad [2]$$

varia anch'esso da 0 a 1 col variare del rapporto $a_1 : a_2$ da 1 a 0.

La formola [2] si trova impiegata più spesso dalla [1], benchè questa sembri presentare il vantaggio di una maggior semplicità e di un più chiaro significato.

Ma l'applicazione della [2] si può giustificare nel modo seguente.

Misurare la disuguaglianza di due numeri a_1 e a_2 significa misurare quanto essi divergano da uno stato ideale di uguaglianza. Quest'uguaglianza ideale possiamo fissarla a qualsiasi livello; ma le ipotesi più semplici possi-

---

(1) La massima disuguaglianza relativa si ha quando l'eccedenza relativa di a_2 sopra a_1 diviene $= \infty$ e la deficienza relativa di a_1 sopra a_2 diviene $= 1$.

(2) L'indice desunto dalla [2] può anche definirsi come la metà della media aritmetica ponderata dei valori assoluti dell'eccedenza relativa di a_2 su a_1 e della deficienza relativa di a_1 su a_2. Infatti, essendo $| a_1 - a_2 | = (a_2 - a_1)$, si ha:

$$\frac{a_1 \frac{(a_2 - a_1)}{a_1} + a_2 \frac{(a_2 - a_1)}{a_2}}{a_1 + a_2} = \frac{2 (a_2 - a_1)}{a_1 + a_2} . \qquad [2\,a]$$

bili son quelle che la fanno corrispondere alla grandezza di a_1 o di a_2. Se i due numeri fossero uguali ad a_1, sarebbe $(a_2 + a_1) = 2\,a_1$; se fossero invece entrambi uguali ad a_2, sarebbe $(a_2 + a_1) = 2\,a_2$.

Poichè la [2] si può scrivere nei due modi seguenti:

$$\frac{(a_2 + a_1) - 2\,a_1}{(a_2 + a_1)} = \frac{2\,a_2 - (a_2 + a_1)}{(a_2 + a_1)}\ . \qquad [2\,b]$$

è chiaro ch'essa misura ad un tempo la divergenza relativa dai due livelli d'uguaglianza corrispondenti alle ipotesi più semplici possibili (1).

Quando a_1 ed a_2 rappresentano oggetti suscettibili di suddivisione, come somme di danaro, estensioni territoriali, numeri di abitanti, ecc., si può anche in altro modo giustificare l'impiego della formola [2]. In questo caso l'ipotesi, più conforme alla reale possibilità, di uguaglianza fra a_1 e a_2 è quella che fa corrispondere tale uguaglianza alla suddivisione in parti uguali della somma $a_1 + a_2$. Se un padre morendo, divide il suo patrimonio fra due figli, e lascia al primo un ammontare a_1 ed al secondo un ammontare a_2, il trattamento fatto ai due ci apparirà tanto più differente quanto più le due quote si discostano da quella che sarebbe toccata a ciascun figlio nella divisione in parti uguali, cioè da $(a_1 + a_2) : 2$. Un indice riassuntivo della disuguaglianza può aversi, in questo ed in simili casi, dalla semisomma dei valori assoluti dell'eccedenza relativa di a_2 su $(a_1 + a_2) : 2$ e della deficienza relativa di a_1 su $(a_1 + a_2) : 2$, semisomma che risulta uguale alla [2].

*
* *

Si possono combinare fra loro anche in altre maniere l'eccedenza relativa di a_2 sopra a_1 e la deficienza relativa di a_1 sopra a_2, per ottenere un'unico indice della disuguaglianza.

Sommandole si ha

$$\frac{a_2 - a_1}{a_1} + \frac{a_1 - a_2}{a_2} = \frac{(a_2 - a_1)^2}{a_1\,a_2}\ . \qquad [3]$$

L'ultima espressione mostra come la somma dell'eccedenza relativa di a_2 sopra a_1 e della deficienza relativa di a_1 sopra a_2 coincida col prodotto dei loro valori assoluti. È quindi a doppio titolo che il rapporto [3] può assumersi ad indice della disuguaglianza. Esso si annulla per $a_2 = a_1$ e cresce indefinitamente col crescere del rapporto $(a_2 : a_1)$.

---

(1) Ciò risulta più evidente al definire il rapporto [2] come la media ponderata dei valori assoluti dell'eccedenza relativa di $(a_2 + a_1)$ su $2\,a_1$ e della deficienza relativa di $(a_2 + a_1)$ su $2\,a_2$. Si ha infatti:

$$\frac{a_2 - a_1}{a_1 + a_2} = \frac{2\,a_1 \dfrac{(a_2 + a_1) - 2\,a_1}{2\,a_1} + 2\,a_2 \dfrac{2\,a_2 - (a_2 + a_1)}{2\,a_2}}{2\,(a_1 + a_2)}\ . \qquad [2\,c]$$

Si potrebbe invece prendere a indice della disuguaglianza la differenza tra l'eccedenza relativa di a_2 sopra a_1 e la deficienza relativa di a_1 sopra a_2, ossia:

$$\frac{a_2 - a_1}{a_1} - \frac{a_1 - a_2}{a_2} = \frac{a_2 - a_1}{a_1} + \frac{a_2 - a_1}{a_2} = \frac{a_2^2 - a_1^2}{a_1\, a_2} . \qquad [4]$$

Come risulta dalle precedenti uguaglianze, il rapporto [4] si può considerare somma dei valori assoluti dell'eccedenza relativa e della deficienza relativa. Anche questo rapporto si annulla per $a_2 = a_1$ e cresce indefinitamente col crescere di $(a_2 : a_1)$.

Le misure della disuguaglianza dedotte dalle formole [3] e [4] non sono adatte a indicare *il grado* della disuguaglianza, come lo sono la [1] e la [2], perchè il loro campo di variabilità è illimitato.

Le misure della disuguaglianza fra due dati, dianzi esposte, possono facilmente venir generalizzate per esprimere la disuguaglianza fra più dati.

A molti fini il calcolo delle differenze relative è sufficiente. Ma talora il campo di variabilità della differenza tra due dati statistici ha limiti strettamente segnati dalla natura dei dati stessi; sicchè può convenire, per il retto apprezzamento della differenza, tener conto di codesti limiti. Un esempio varrà a chiarire questa opportunità.

Si è calcolato che, secondo la mortalità accertata in Italia nel periodo 1876-87 occorressero in media 4.685 lire di spesa di allevamento per ciascun ragazzo superstite a 15 anni (venendo ripartita fra i superstiti anche la spesa occorsa per allevare coloro che son morti prima di quell'età). Negli ultimi trent'anni la mortalità è diminuita; supposta immutata la spesa individuale in ciascun anno d'età, la spesa di allevamento per ciascun superstite a 15 anni si è ridotta a 4.436 lire, secondo la mortalità del 1910-12. (La riduzione deriva dal ripartirsi fra maggior numero di superstiti a 15 anni la spesa occorsa per un minor numero di morti prima di quell'età).

La differenza fra le due cifre indica una deficienza di 249 lire della seconda rispetto alla prima, e quindi una deficienza relativa del 5 per 100. Questo miglioramento del 5 per 100 sembra piccolo. Ma bisogna tener presente che la spesa media per l'allevamento non può ridursi a zero; che, anzi, se pur nessuno dei nati morisse prima di quindici anni d'età, — e quindi si annullasse la quota di spesa per i morti gravante su ciascun superstite a 15 anni —, la spesa media d'allevamento si ridurrebbe soltanto a 4.246 lire. Sicchè la massima riduzione possibile rispetto alla cifra del 1876-87 è di lire 439 = 4.685 — 4.246.

Paragonando con questo massimo la riduzione effettivamente avvenuta, troviamo: 249 : 439 = 0'57; ossia vediamo che si è ottenuta una riduzione uguale al 57 per 100 della massima possibile.

Il precedente esempio suggerisce un metodo generale di confronto tra il valore accertato della differenza tra due dati e il massimo valore assoluto che essa avrebbe potuto toccare.

Secondo che si riferisce la differenza ($a_2 - a_1$) oppure la differenza ($a_1 - a_2$) al valore massimo che essa avrebbe potuto raggiungere, si ottiene un *indice del grado di eccedenza* di a_2 su a_1, o un *indice del grado di deficienza di* a_1 su a_2. Nel nostro esempio di dianzi, 0'57 è un indice del grado di deficienza.

Applichiamo lo stesso metodo alla comparazione della mortalità, a diverse età, in due paesi, scegliendo un paese di bassissima mortalità (Australia) ed uno di altissima mortalità (India). I dati si riferiscono ad epoca prossima al 1900.

Indicandosi con a_2 la mortalità indiana, con a_1 quella australiana, la differenza $a_2 - a_1$ rappresenta l'eccedenza della prima sulla seconda. Per esempio, nel 61° anno d'età muoiono 559, su 10.000 superstiti a 60 anni, nell'India, 258 in Australia. La differenza : 559 — 258 = 301 indica l'eccedenza della mortalità indiana; e il rapporto 301 : 258 indica l'eccedenza relativa, uguale a 1'17, ossia al 117 per 100. Poichè la massima mortalità possibile è di 10.000 per 10.000, la massima eccedenza possibile della mortalità indiana su quella australiana nell'anno d'età in esame è uguale a 10.000 — 258 = 9.742. Il rapporto 301 : 9.742 fra l'eccedenza accertata e la massima eccedenza possibile misura il grado di eccedenza, che risulta uguale a 0'03.

Eseguiamo lo stesso calcolo per varie età.

Età	Di 10.000 superstiti all'età x muoiono in età x, $x+1$		Eccedenze	Eccedenze relative	Indici del grado di eccedenza
x	a_2 India	a_1 Australia	$a_2 - a_1$	$\frac{a_2 - a_1}{a_1}$	$\frac{a_2 - a_1}{10.000 - a_1}$
0	2.854	951	1.903	2'00	0'21
10	124	18	106	5'89	0'01
20	143	37	106	2'86	0'01
30	202	52	150	2'88	0'02
40	301	82	219	2'67	0'02
50	376	140	236	1'69	0'02
60	559	258	301	1'17	0'03
70	1.067	616	451	0'73	0'05
80	2.324	1.380	944	0'68	0'11
90	4.523	2.774	1.749	0'63	0'24

Secondo che si guardano le eccedenze relative o gli indici del grado d'eccedenza, varia fortemente l'apprezzamento della differenza di mortalità esistente fra i due paesi. Nell'undicesimo anno d'età l'eccedenza relativa è del

589 per 100, ossia la mortalità indiana è sette volte maggiore di quella australiana; ma l'indice del grado di eccedenza insegna che questa eccedenza è appena l'1 per 100 della massima eccedenza possibile. D'altra parte nel novantunesimo anno d'età l'eccedenza relativa della mortalità indiana è soltanto del 63 per 100, ma corrisponde al 24 per 100 della massima eccedenza possibile.

Le indicazioni dei due dati non si contraddicono, anzi si completano a vicenda; secondo il fine che si persegue nell'indagine converrà ricorrere ora all'uno, ora all'altro di essi, ora ad entrambi.

*
* *

La molteplicità delle misure della disuguaglianza fra due dati, che abbiamo descritte, potrà far sorgere qualche perplessità nel lettore. Si chiederà se sia proprio necessario lasciar sussistere tante misure, o se non converrebbe, invece, fissare l'accordo degli studiosi sopra alcune poche di esse: sopra quelle cioè che meritano la preferenza per maggiore chiarezza del significato e semplicità del computo.

La pratica risponde che queste varie misure corrispondono a differenti necessità della vita e della scienza: anche nei casi apparentemente più semplici può convenire ora l'impiego dell'una, ora dell'altra. Consideriamo, per esempio, un caso privo d'ogni complicazione: si tratti di determinare l'importanza della variazione del reddito d'una persona, da 10 mila lire in un dato anno a 15 mila in un altro.

La semplice differenza fra le due cifre ci dice che il reddito ha variato di 5 mila lire, la qual somma è piccola od è grande secondo il reddito cui si riferisce. Se vogliamo avere un'idea della misura nella quale sono mutate le condizioni del possessore del reddito, dobbiamo perciò riferire la differenza al reddito. A quale? Secondo che l'entrata è aumentata da 10 a 15 mila oppure diminuita da 15 a 10 mila lire, sceglieremo come termine di riferimento l'uno o l'altro dato, e diremo che l'eccedenza relativa della nuova entrata sulla vecchia è del 50 per 100, oppure che la deficienza relativa è del 33 per 100. In questo caso il criterio per la scelta del termine di riferimento è dato dall'ordine cronologico di successione dei due dati; in altri casi entrano in giuoco criteri diversi.

Un secondo esempio: con un certo metodo di cura si salvano 80 su ogni 100 persone che vengono colpite da una data malattia. Viene introdotto, nella cura, un perfezionamento, che porta a 90 su 100 la proporzione dei salvati. La differenza fra le due proporzioni indica un aumento di 10 nella proporzione dei risanati su 100 colpiti, misura cioè l'efficacia del perfezionamento in relazione al numero totale dei colpiti. L'eccedenza relativa ci chiarisce che quest'aumento corrisponde al 12·5 per 100 della proporzione primitiva dei guariti, indica cioè che il perfezionamento ha aumentato di un ottavo l'efficacia

della cura. L'indice del grado di eccedenza, ossia il rapporto fra il miglioramento ottenuto (10) e il massimo che si sarebbe potuto conseguire (20), mostra che si è conseguito il 50 per 100 del massimo miglioramento possibile. I vari rapporti, pur essendo fondati sopra gli stessi dati, mettono in luce vari aspetti dei fenomeni che questi rappresentano. E perciò l'uno non può sostituire l'altro, anzi le indicazioni fornite da essi s'integrano a vicenda.

Gli esempi si potrebbero moltiplicare: apparirebbe sempre più chiaro come la varietà delle misure sia naturale conseguenza della sconfinata varietà degli aspetti dai quali si possono considerare i fenomeni studiati.

Roma, Istituto Superiore di Studi Economici e Commerciali.

GIORGIO MORTARA.

Economia e Ragioneria

Non posso iniziare questo studio senza fare doverosamente e prudentemente una riserva: sono un cultore modesto di Scienze economiche, ma... anche meno che modesto di Ragioneria.

I cultori di Economia, che provengono dagli studi classici (licei) e dalle Facoltà universitarie di Giurisprudenza, nessuno studio ufficiale, o, per meglio dire, *scolastico*, han fatto di *Ragioneria*. Questo è il caso mio; senonchè, insegnando io, oramai da parecchi lustri, Scienze economiche nei RR. Istituti tecnici, ho sentita la necessità di studiare, anzi di approfondire la conoscenza della Ragioneria, che mi son dovuto financo sobbarcare ad insegnare pubblicamente in periodi saltuari, quando, durante la guerra, e anche dopo, riusciva tutt'altro che facile trovare insegnanti per le nostre scuole. Tanto ho premura di dire non certo per elevarmi, per autoaddottorarmi, ma solo per giustificarmi di fronte agli egregi specialisti della disciplina non mia.

Non oso discutere se la Ragioneria sia una « *Scienza* » o un « *Metodo* »; comprendo di leggieri che basterebbe iniziare questa discussione, per mettersi subito e senz'altro in non buona luce presso moltissimi Ragionieri. Non posso fare a meno, però, di esternare il mio convincimento di considerare la « *Ragioneria* » quale ramo della « *Economia applicata* ». Nel serto, nel concatenamento logico delle varie discipline, nella sistematica scientifica, a me pare, ripeto, che la Ragioneria dovrebbe prendere posto nella Economia applicata. Troviamo quivi le norme per la organizzazione tecnica delle aziende e dovremmo trovarvi anche quelle per la organizzazione amministrativa, contabile delle medesime.

Con questo non vengo a distruggere l'autonomia della Ragioneria, così come la Economia tecnica non distrugge la Tecnologia, l'Agraria, ecc.

In altri termini, quello che noi desidereremmo sarebbe questo: che per la organicità delle materie e degli studi, e quindi anche per ragioni didattiche, il primo studio delle NOZIONI della Ragioneria fosse inquadrato nella trattazione della *Economia Politica*, così come in questa troviamo i fondamenti di altre discipline, specie, per esempio, la Scienza delle Finanze, per quanto poi già sviluppate autonomamente.

Nessuno ammetterà che si possa studiare e conoscere la Ragioneria, senza conoscere prima adeguatamente, sufficientemente la Economia e il Diritto. È anzi questo un difetto dell'ordinamento attuale degli studi nella Sezione « Ragioneria » degl'Istituti tecnici; di fare, cioè, iniziare contemporaneamente lo studio della Economia e del Diritto con quello della Ragioneria (3° Corso); mentre il primo dovrebbe precedere di un anno il secondo, che n'è una derivazione, ossia una applicazione, ammesso, e in questo sono certamente di accordo con quasi tutti i Ragionieri, che per « Ragioniere » non si debba intendere il modesto compilatore di qualche dozzina di « *articoli* » della *Partita Doppia*.

Io trovo, col permesso degli egregi specialisti, che la Ragioneria diventi sempre più ipertrofica. Per quanto tutto lo sviluppo scientifico sia sempre caratterizzato, naturalmente, dal movimento dalla sintesi all'analisi, dall'omogeneo all'eterogeneo, o meglio, dall'indistinto al sempre più distinto, pure non parmi avventato affermare che questo naturale movimento sia appunto viziato di eccesso in materia di Ragioneria. E non avrei osato di affermarlo, perchè conosco bene la prudenza, specie scientifica, se non avessi trovato pienamente consenzienti in proposito non pochi, nè poco valenti, cultori della disciplina.

Se esaminiamo, infatti, tutto il campo, tutta la orditura, lo schema della Ragioneria

teoretica, quale troviamo nei Trattati anche i più ampi ed apprezzati, la massima parte o quasi tutto quanto riguarda le AZIENDE e le infinite, eccessive classificazioni sono, in buona parte materia di *Economia* e propriamente del Capitolo riguardante la «*Organizzazione della Produzione*». Ma a questo punto noi, cultori di Economia, non possiamo tacere che, se questo argomento trova, come abbiamo detto, un eccessivo, esagerato svolgimento nei libri di Ragioneria, ne trova, per opposto, uno troppo scarso nei libri di Economia, e non certo per esigenze di «divisione di lavoro e di compiti» tra le due discipline, essendo esso, evidentemente, argomento vero e proprio di Economia, come del resto ha in concreto assai bene provato, in noti libri, il Prof. Zorli della R. Università di Macerata, che è dei pochi che, alla completa conoscenza della Economia, accoppia quella della Ragioneria.

I Trattati di Ragioneria passano quindi a dire dell'INVENTARIO (ricerca degli elementi aziendali), e anche qui, più che un eccesso in ripetizioni di nozioni economiche, è a notare un eccesso di ripetizioni di nozioni giuridiche. Ripetizioni che a me non pare affatto che giovino all'ordine, alla chiarezza, alla autonomia della Ragioneria. Qui, come da per ogni dove, come in ogni altro campo, gli eccessi di ripetizione, il soverchio infarcimento, e non il semplice contatto con materie affini, a me sembra che creino un caos, un groviglio, un centone e non una disciplina dai netti contorni, agile, bene inquadrata, a sè stante.

Quella che è una importante e caratteristica particolarità per la Ragioneria è la VALUTAZIONE e così naturalmente, l'*estimo*, con tutti gl'insegnamenti della *matematica finanziaria* e della *matematica attuariale*, per davvero importantissimi, degli elementi aziendali, e nei suoi riguardi non osiamo muover sillaba. Invece, su per giù, le stesse osservazioni critiche fatte per l'*Inventario* sono a ripetere a proposito delle PREVISIONI e i *Bilanci Preventivi*, con tutti gli eccessi di ripetizioni di nozioni economiche.

Per cui, dopo le *Valutazioni* (e, s'intende bene, l'adeguato svolgimento, a proprio posto, delle *Aziende*, degli *Inventari* e delle *Previsioni*) è con lo studio dei CONTROLLI e con i SISTEMI DI SCRITTURE, che si sta più precisamente nel campo proprio della Ragioneria: «*Scritture patrimoniali*», «*Scritture finanziarie*». Ma anche qui, credo, che parecchio si potrebbe ridurre, semplificare, unificare, come potremo avere agio di dimostrare in altro studio.

E siamo così ai «*Metodi di Registrazioni*», e specialmente alla così detta *Partita Doppia*, il pezzo forte della Ragioneria.

È noto come la «*Partita Semplice*» sia qualche cosa di evanescente, un come dire: «ognuno si arrangi a modo suo».

Noi confineremmo in un libro di *Storia della Ragioneria* quella benedetta *Logismografia* del Cerboni, che nessuno applica più. Resterebbero proficuamente in campo la così detta *Partita Doppia* e il *Giornal mastro americano*.

Non si può disconoscere che la *Partita Doppia* abbia dell'ingegnoso, ma già notiamo subito che il dibattito fra la *Teoria personalistica* e quella dei *Conti a valore*, ci pare... di assai dubbia importanza. L'importante è di creare dei conti antitetici, per l'attuazione del meccanismo caratteristico della Partita Doppia, e questo si ottiene ugualmente bene tanto con i conti alle *persone*, che con quelli ai *valori*.

Senonchè più importante ancora è il rilevare che, ad onta della ingegnosità della Partita Doppia, è, per essa, così debole, così scarsa la possibilità di evitare errori di segnature o registrazioni, con tutte le relative conseguenze, che cade buona parte della sua utilità. E diminuisce ancora il suo pregio, la sua utilità, la mancanza, in essa, di un concatenamento veramente organico, logico, scientifico dei fatti amministrativi di un'azienda. Essa è più un apparecchio formale che sostanziale.

Dal momento, quindi, che la P. D. non ci dà al suo attivo che un'assai scarsa sicurezza di evitamento di errori, dal momento che essa non ci presenta una vera organicità, forse sarebbe più opportuno sostituirla con un sistema più semplice, più spiccio, più alla portata di tutti, e cioè con una serie di *conti* che ad ogni necessità ed utilità si aprirebbero a quegli *elementi* del patrimonio e loro *derivati*, che si vogliano o debbano tenere in evidenza; conti su semplici prospetti di *Dare* e *Avere*, come, cioè, «Conti correnti semplici». Ciò che ci riporterebbe, in fondo, al sistema della Partita semplice.

Non vi sarebbe bisogno di stare ad insistere sulla distinzione fra *conti elementari* e *conti di gestione* od economici, e tra fatti *modificativi, permutativi*, ecc., con guadagno, opiniamo, di semplicità, brevità, chiarezza, sufficienza.

Punto di partenza sempre (sistema di «scritture patrimoniali») l'INVENTARIO, distinguente l'*attivo*, il *passivo* e il *Patrimonio netto*, riepilogato, riassunto nel così detto «*Bilancio d'apertura*». Indi si aprirebbero, naturalmente, i conti (su tanti prospetti in due Sezioni DARE e AVERE) agli elementi o voci dell'Inventario (i così detti «conti elementari»). I singoli conti agli elementi attivi si aprirebbero segnando in *Dare* il loro importo, e così pure il conto al *Patrimonio netto*; i singoli conti al *passivo*, segnando invece all'*Avere* il loro rispettivo ammontare.

Vendiamo «per contanti» un bene immobile?. È evidente che se ne segnerà il riscosso all'*Avere* del prospetto o conto dei *beni immobili* e al *Dare* del Conto Cassa. È superfluo moltiplicare i facili esempi. Matura invece un «fitto», un «interesse attivo» e simili?. O questi sono subito riscossi, e noi non avremo che a registrare semplicemente *Dare* Cassa pel relativo importo, che in ultimo, alla chiusura del conto cassa, troveremo per portarlo (semprechè il totale *Dare* superi il totale *Avere* del detto conto) in aumento del Patrimonio netto, che è la mèta della gestione. Non riscuotiamo subito? ed allora apriremo il conto «fitti» o «interessi attivi», ecc., segnandovi il fitto maturato, e non riscosso, in *Avere* dal Sig. Tizio (per fitto scaduto e non pagato). Il viceversa per i conti economici *passivi*.

La *chiusura dei conti*, in conseguenza, si farebbe con la più grande semplicità e facilità, riferendo tutto, da ultimo, al Patrimonio netto, in aumento o diminuzione di esso, costituendo così un «*Riepilogo*», che è nel contempo: «Bilancio di Chiusura» (e quindi «punto di partenza» ossia «Bilancio di apertura per la nuova gestione) e «Rendiconto».

E si potrebbero sopprimere addirittura i Capitoli sul «*Commercio di Commissione*» e sull'*Associazione in partecipazione*», che non presentano nulla di veramente o rilevantemente particolare, che non possa ben rientrare nei quadri od insegnamenti generali della «Tenuta dei conti», basti che si sappiano le nozioni, al riguardo, del *Diritto Commerciale*.

E ci fermiamo qui per non dare la impressione di una «iconoclastia» e della pretesa di «riformatori». Del resto sappiamo bene che parecchie delle teorie da noi poco sopra riportate hanno già fatto il loro tempo, almeno per parte dei cultori più accreditati, e che il nuovo indirizzo è proprio nel senso da noi qui invocato, se non pure sufficientemente dimostrato. Ma il male è appunto che questo indirizzo non è generalizzato quanto sarebbe necessario e desiderabile, e che ancora nei testi e negl'insegnamenti predomina quella confusione ed incertezza, che non giovano certo ad una disciplina di oramai così utile e larga applicazione.

Insomma nostro intendimento è qui solo d'invocare una semplificazione che, mentre gioverebbe alla Disciplina stessa, ne renderebbe più facile e gradito lo studio e, quel che anche più importa, accessibile ad un assai maggior numero di persone, specie agli studenti della Facoltà di Giurisprudenza, cui riuscirebbe in ogni caso, oggidì, d'indiscutibile utilità, data la larga pluralità di carriere cui abilita la laurea in Giurisprudenza. Il programma dell'insegnamento della Ragioneria, nella Facoltà di Giurispr., dovrebbe essere strettamente combinato con quello della *Economia politica*, come già meglio di sopra abbiamo spiegato. Un maggiore approfondimento della Ragioneria si raggiungerebbe nelle esercitazioni presso gl'*Istituti* (o Laboratori, o Seminari) di Giurispr. ed Economia, esistenti oramai presso le principali Università.

Nè possiamo por fine a queste nostre considerazioni, senza qui ricordare una nostra già annosa proposta, e cioè che ai Diplomati in Ragioneria presso gl'Istituti tecnici (anche meglio che ai licenziati dai Licei) sia aperto l'adito alla Facoltà Giuridica, col solo obbligo, prima di ottenere la iscrizione al secondo anno di Facoltà, di superare un facile esame di latino, così come ottimamente da anni pratica l'*Istituto Superiore* di *Scienze Sociali* «Cesare Alfieri» in Firenze.

Foggia, Istituto Tecnico.

GIOVANNI CARANO-DONVITO.

Dati statistici sullo sviluppo della marina mercantile italiana *

Tavola I.

Tonnellaggio netto italiano a vela e a vapore e potenzialità riferita al vapore dal 1862 al 1914

Anno	Navi a vapore		Navi a vela		Totale		% delle navi a vapore
	N.°	Tonn.	N.°	Tonn.	N.°	Potenz. in vapori (1)	
1862	57	10228	9356	643946	9413	224877	4.5
1863	80	17812	12186	642371	10346	231936	7.6
1864	90	19837	13809 (2)	573242	13899	210918	9.4
1865	95	22135	15707	656102	15728	240836	9.2
1866	99	22445	17621	741490	16210	269608	8.3
1867	98	23091	17686	794084	17788	287786	8.0
1868	101	23442	17858	859732	17959	310019	7.6
1869	105	24656	17699	928152	17667	334040	7.4
1870	118	32100	18083	980064	18201	358788	8.9
1871	121	37517	11270 (3)	993912	11391	368461	10.2
1872	118	37860	10951	992913	11069	368831	10.3
1873	133	48573	10712	997866	10845	381195	12.7
1874	138	52370	10791	979519	10929	378876	13.8
1875	141	57147	10828	987190	10969	386210	14.8
1876	142	57881	10903	1020488	11045	398043	14.5
1877	151	58319	10742	1010130	10893	395029	14.7
1878	152	63020	8438	966137	8590	385066	16.4
1879	151	72666	7910	933306	8061	383768	18.9
1880	158	77050	7822	922146	7980	384432	20.0
1881	176	93698	7639	895359	7815	392151	23.9
1882	192	104719	7528	885285	7720	390395	26.8
1883	201	107452	7270	865881	7471	386768	27.9
1884	215	122297	7072	848704	7287	387517	31.5
1885	225	124600	7111	828819	7336	383606	32.4
1886	237	144328	6992	801350	7229	377161	37.3
1887	254	163131	6727	732494	6981	385108	42.3
1888	266	175100	6544	677933	6810	374492	46.7
1889	279	182249	6442	642225	6721	371138	49.1
1890	290	186567	6442	634149	6732	367752	50.6
1891	305	199945	6312	625812	6617	378747	52.7
1892	316	201443	6308	609821	6624	375678	53.5
1893	327	208193	6341	588268	6668	371601	55.9
1894	328	207530	6231	571605	6559	366309	56.7
1895	345	220508	6166	555569	6511	374833	58.8
1896	351	237727	6002	527554	6353	380309	62.5
1897	366	259817	5872	526827	6238	402202	64.6
1898	384	277520	5764	537642	6148	422828	64.2
1899	409	314830	5665	558224	6074	461731	67.9
1900	446	376844	5511	568164	5957	526361	71.6
1901	471	424711	5337	575207	5808	576081	73.7
1902	485	448404	5205	570403	5690	594661	75.3
1903	501	460535	5153	584223	5654	610336	75.5
1904	513	462259	5083	570355	5596	608504	75.9
1905	514	484432	5020	541171	5534	619725	78.1
1906 (4)	548	497537	4981	503260	5529	623352	79.9
1907	589	526586	4874	468674	5463	643754	81.8
1908	626	566738	4701	453324	5327	680069	83.3
1909	680	631252	4723	439941	5403	741237	85.2
1910	718	674497	4741	432690	5459	782669	86.1
1911	757	696994	4713	410991	5470	799769	87.1
1912	839	762274	4693	374835	5532	855983	89.0
1913	931	876885	4696	355963	5627	965876	90.8
1914	949	933156	4773	348959	5722	1020396	91.5

* Appendice alla monografia di E. Corbino sul protezionismo marittimo in Italia.

Segue TAVOLA I.

Numeri indici: 1875 = 100

ANNO	Navi a vapore		Navi a vela		TOTALE		Tonnell. medio	
	N°.	Tonn.	N°.	Tonn.	N°.	Potenzialità in vapori	Piroscafi	Velieri
1875	100	100	100	100	100	100	405	91
1880	112	135	72	93	73	99,5	488	118
1885	156	218	65	83	68	99,5	551	117
1890	205	326	59	65	62	95,3	643	98
1895	246	385	57	56	60	97,1	639	90
1900	316	660	51	57	54	137	845	103
1905	364	864	46	55	50	160	942	108
1910	509	1180	44	45	50	202	939	91
1913	660	1534	43	36	51	250	942	75
1914	672	1636	44	35	52	264	983	73

(1) La potenzialità in questa tavola è riferita alle navi a vapore e non, come spesso si suol fare, ai velieri. Il coefficiente di riduzione adottato è quello di 3: 1 fino al 1882 e di 4: 1 dopo il 1905. Per gli anni intermedi il coefficiente è stato gradualmente aumentato in modo da mantenerlo al livello dei progressi della marina a vapore che, verificandosi lentamente, ne accrescevano solo gradualmente la potenzialità rispetto alla vela.

(2) In quest'anno fu operata una revisione delle matricole in seguito alla quale venne accertata una differenza di circa 85.000 tonn.

(3) Da quest'anno figurano nella statistica i soli velieri provvisti di atto di nazionaità con esclusione, quindi, dei bastimenti addetti al traffico costiero e alla pesca limitata.

(4) In quest'anno fu apportata una modificazione al sistema della stazza adottando le norme dello *Shipping Act* del 1894. Ne derivò una diminuzione di circa 36000 tonnellate nei velieri e 1.000 nei piroscafi.

TAVOLA II.

Costruzioni navali in Italia dal 1862 al 1914.

Costruzioni in legno

ANNO	BASTIMENTI COSTRUITI			ANNO	BASTIMENTI COSTRUITI		
	N°.	Tonn. netto	Valore (1)		N°.	Tonn. netto	Valore (1)
1862	215	25271	»	1872	720	63963	17394
1863	285	37462	»	1873	637	65544	18497
1864	266	38395	»	1874(2)	413	81291	26468
1865	907	58140	17084	1875	337	87691	27723
1866	675	59522	17720	1876	312	70022	20883
1867	642	72257	21934	1877	286	39287	11007
1868	703	86954	27153	1878	221	29365	8400
1869	683	96010	27681	1879	269	21213	5781
1870	724	90693	25509	1880	263	14526	4229
1871	803	69128	18142	1881	228	11356	3161

Costruzioni in legno, ferro o acciaio.

ANNO	Costruzioni in complesso			Costruzioni in ferro o acciaio				TOTALE	
				VELIERI		PIROSCAFI			
	N°.	Tonn. netto	Valore (1)	N°.	Tonn. lordo	N°.	Tonn. lordo	N°.	Tonn. lordo
1882	233	17809	4819	»	»	6	2594	6	2594
1883	154	15080	3866	2	387	2	122	4	509
1884	154	15781	5162	6	955	5	2571	11	3526
1885	197	9945	2933	1	160	6	719	7	888
1886	193	11421	3333	2	252	6	114	8	366
1887	167	5191	1831	»	»	7	278	7	278
1888	277	5960	2868	3	458	15	1723	18	2181
1889	354	11615	4038	4	3739	12	981	16	4720
1890	357	26774	8290	16	12368	7	514	23	12882
1891	353	29784	10570	15	10584	12	7113	27	17697
1892	278	17599	5495	5	3801	8	3428	13	7229
1893	286	15501	4474	3	2480	8	1187	11	3667
1894	219	7935	2846	2	2190	6	1970	8	4160
1895	249	6750	5546	2	58	13	3576	15	3634
1896	183	6606	7315	»	»	9	6438	9	6438
1897	161	11458	10985	»	»	9	14249	9	14249
1898	163	19478	12333	»	»	12	21691	12	21691
1899	188	33802	16167	»	»	16	41122	16	41122
1900	188	51476	26766	»	»	22	63294	22	63294
1901	154	44543	29771	»	»	18	56890	18	56890
1902	152	37827	15568	6	8764	10	23297	16	32061
1903	246	44453	16937	14	14865	15	24842	29	39707
1904	185	21706	10241	»	»	8	19936	8	19936
1905	191	35702	19967	»	»	17	44538	17	44538
1906	244	23711	12038	»	»	10	27534	10	27534
1907	286	36433	34330	3	669	14	51037	17	51706
1908	238	23795	17302	5	844	19	25150	24	25994
1909	200	20778	18929	3	527	7	27254	10	27781
1910	227	12939	22964	»	»	16	21394	16	21394
1911	202	14921	12583	2	631	12	16832	14	17463
1912	192	17302	17416	»	»	29	24580	29	24580
1913	208	36379	21200	2	1765	45	45967	47	47732
1914	168	29967	18526	»	»	22	34961	22	34961

(1) 000 omesse.

(2) Dopo il 1873 furono omessi i bastimenti che non sarebbero stati muniti di atto di nazionalità

TAVOLA III *A*.

Classificazione per tonnellaggio netto delle navi a vela esistenti al 1876, 1880, 1885, 1890, 1895, 1900, 1905, 1910 e 1913.

Tonnellaggio.

ANNO	*1*		*2*		*3*		*4*						TOTALE	
	da 1 a 100		da 101 a 500		da 501 a 1000		da 1001 a 1500		da 1501 a 2000		più di 2000			
	N°.	Tonn.	N°.	Tonn.	N°.	Tonn.	N°.	Tonn.	N°.	Tonn.	N°.	Tonn.	N°.	Tonn.
1876	8702	163553	1451	428039	634	410888	»	»	16	18008	»	»	10903	1020488
1880	5950	127977	1263	384057	591	390835	»	»	18	19277	»	»	7822	922146
1885	5466	125660	1102	327837	518	347063	»	»	25	28259	»	»	7111	828819
1890	5240	124662	811	225298	354	239507	»	»	37	44682	»	»	6442	634149
1895	5214	125641	615	161420	281	197836	»	»	56	70672	»	»	6166	555569
1900	4652	113072	486	119102	258	185317	»	»	115	150673	»	»	5511	568164
1905	4227	103255	478	101093	159	116366	»	»	156	220457	»	»	5020	541171
1910	4140	95785	370	73800	96	72236	88	109085	42	71390	5	10394	4741	432690
1913	4181	95250	342	66130	76	56590	61	75779	32	53669	4	8545	4696	355963

Percentuali sul tonnellaggio.

ANNO	*1*	*2*	*3*	*4*	TOTALE
1876	16.1	41.9	40.3	1.7	100
1880	13.9	41.7	42.3	2.1	100
1885	15.1	39.6	41.9	3.4	100
1890	19.6	35.5	37.8	7.1	100
1895	22.5	29.0	35.8	12.7	100
1900	20.0	20.9	32.6	26.5	100
1905	19.1	18.7	21.5	40.7	100
1910	22.0	17.0	17.0	44.0	100
1913	26.7	18.6	15.9	38.8	100

TAVOLA III *B*.

Classificazione per tonnellaggio netto e per età delle navi a vapore italiane nel 1876-1880-1885-1890-1895-1900-1905-1910 e 1913.

Classificazione per tonnellaggio.

ANNO	da 1 a 100		da 101 a 500		da 501 a 1000		da 1001 a 1500		da 1501 a 2000		da 2001 a 3000		da 3001 a 4000		da 4001 a 5000		di più di 5000		TOTALE	
	N°.	Tonn.	N°.	Tonn.	N°.	Tonn.	N°.	Tonn.	N°.	Tonn.	N°.	Tonn.	N°.	Tonn.	N°.	Tonn.	N°.	Tonn.	N°.	Tonn.
1876	51	2290	45	13874	29	22191	17	20526	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	142	57881
1880	54	1869	48	14307	25	19288	26	30852	5	10734	»	»	»	»	»	»	»	»	158	77050
1885	77	2387	59	15164	40	29304	28	34237	13	22674	6	14746	2	6088	»	»	»	»	225	124600
1890	98	2774	63	17565	50	34113	39	49162	24	42522	14	34043	2	6088	»	»	»	»	290	186567
1895	126	3305	68	19011	54	39046	47	58120	29	50163	19	44775	2	6088	»	»	»	»	345	220[illegible]08
1900	137	3841	69	18675	61	45440	71	88343	63	108133	41	99254	4	13158	»	»	»	»	446	376844
1905	159	4120	80	21569	67	47974	70	86923	57	99243	61	155847	18	59875	2	8881	»	»	514	484432
1910	267	4757	112	29590	78	56807	72	89085	66	112306	68	167790	34	113051	9	44738	10	53179	718	674497
1913	332	5825	134	35385	112	80123	86	106092	84	142842	126	292700	37	118899	11	48003	9	47016	931	876885

Classificazione per età (Sono esclusi i piroscafi non superiori a 100 tonnellate).

ANNO	da 1 a 5 anni		da 6 a 10		da 11 a 15		da 16 a 20		da 21 a 25		da 26 a 30		da 31 in su		TOTALE	
1882	23	26949	24	22704	31	26846	26	13532	17	7225	8	5249	1	420	130	102925
1885	33	45361	13	8237	34	31759	24	15909	31	14028	6	3648	7	3271	148	122213
1890	27	25381	45	66596	18	16147	31	33755	26	19118	34	16451	11	6345	192	183793
1895	13	14998	24	22984	53	76602	23	24508	37	35905	30	21301	39	20905	219	217203
1900	38	74108	19	27970	31	35989	74	112800	41	45222	44	44315	62	32599	309	373003
1905	41	94700	50	103948	25	33537	32	34625	74	107371	34	35126	99	71005	355	480312
1910	46	127336	48	107107	54	111822	40	63366	48	63266	80	103580	135	93133	451	669470
1913	50	81610	59	151088	83	170631	55	98703	88	130454	69	85725	195	152849	599	871060

Segue TAVOLA III *B*.

Classificazione dei piroscafi italiani per tonnellaggio netto ed età. Rapporti percentuali dei gruppi sul totale.

Classificazione per tonnellaggio.

ANNO	da 1 a 500 tonnellate	da 501 a 1000	da 1001 a 1500	da 1500 a 2000	da 2001 a 3000	da 3001 a 4000	da 4001 a 5000	da 5001 in su	TOTALE
1876	26.2	38.4	35.4	»	»	»	»	»	100
1880	30.9	25.0	40.1	14.0	»	»	»	»	100
1885	14.2	23.4	27.5	18.2	11.8	4.9	»	»	100
1890	11.0	18.3	26.4	22.9	18.2	3.2	»	»	100
1895	10.1	17.6	26.4	22.7	20.4	2.8	»	»	100
1900	6.0	12.1	23.3	28.6	26.3	3.7	»	»	100
1905	5.3	9.9	17.9	20.4	32.2	12.5	1.8	»	100
1910	5.0	8.5	13.3	16.8	25.0	16.9	6.6	7.9	100
1913	4.7	9.1	12.1	16.3	33.4	13.5	5.5	5.4	100

Classificazione per età.

ANNO	ANNI							TOTALE
	1 a 5	6 a 10	11 a 15	16 a 20	21 a 25	26 a 30	più di 30	
1882	26.1	22.1	26.0	13.2	7.1	5.1	0.4	100
1885	37.1	6.7	26.0	13.0	11.5	3.0	2.7	100
1890	13.8	36.2	8.7	18.4	10.5	9.0	3.4	100
1895	6.9	10.6	35.3	11.3	16.5	9.8	9.6	100
1900	19.9	7.5	9.6	30.3	12.1	11.9	8.7	100
1905	19.8	21.4	7.1	7.2	22.4	7.4	14.7	100
1910	19.0	16.0	16.6	9.4	9.4	15.6	14.0	100
1913	9.7	17.8	18.2	11.6	15.5	9.3	17.9	100

TAVOLA IV.

Classificazione dei piroscafi per località di costruzione.

ANNO	INGHILTERRA			ITALIA			ALTRI PAESI			TOTALE		
	N°.	T. Netto	Forza H. P. N.	N°.	Tonnellate	H. P. N.	N°.	Tonn.	H. P. N.	N°.	Tonnellate	H. P. N.
					Cifre Assolute							
1882	111	93848	30021	11	6966	1977	8	2161	676	130	102925	32674
1885	130	109521	40382	10	8286	946	8	4406	1162	148	122213	42490
1890	171	167958	60017	12	7427	2124	9	8408	2645	192	183793	64786
1895	188	192767	60780	21	16211	7152	10	8235	3063	219	217203	70995
1900	244	275629	60380	50	84740	14769	15	12634	1895	309	373003	77044
1905	237	273536	49970	97	192041	27505	19	14735	2775	355	480312	80250
1910	295	395621	70717	128	255833	39845	28	18016	2824	451	669470	113022
1913	404	560899	89065	142	268886	47353	53	41275	6421	599	871060	142839

Percentuali

(Tonnellaggio e H. P. N.).

1882	91.3	91	6.7	6	2	3	100	100
85	89.7	95.1	6.7	2.2	3.6	2.7	100	100
90	91.3	92.5	4.0	3.4	4.7	4.1	100	100
95	88.6	85.6	7.4	10.1	4.0	4.3	100	100
900	73.9	78.3	22.7	19.2	3.4	2.5	100	100
05	56.9	62.4	40.0	34.3	3.1	3.3	100	100
10	59.0	62.4	38.2	35.1	2.8	2.5	100	100
13	64.4	62.3	30.9	33.2	4.7	4.5	100	100

TAVOLA V.

Percentuali d'aumento (+) o diminuzione (—) della marina mercantile in ciascuno degli anni dal 1881 al 1914 rispetto all'anno precedente.

ANNO	NAVI A VELA		NAVI A VAPORE		ANNO	NAVI A VELA		NAVI A VAPORE	
	N°.	Tonnellaggio	N°.	Tonnellaggio		N°.	Tonnellaggio	N°.	Tonnellaggio
1881	— 2.34	— 2.99	+ 11.39	+ 21.60	1898	— 1.84	+ 2.05	+ 4.92	+ 6.81
1882	— 1.45	— 1.12	+ 9.09	+ 11.76	1899	— 1.72	+ 3.82	+ 6.51	+ 13.44
1883	— 3.43	— 2.19	+ 4.69	+ 2.69	1900	— 2.72	+ 1.78	+ 9.05	+ 19.70
1884	— 2.72	— 1.98	+ 6.96	+ 13.81	1901	— 3.16	+ 1.24	+ 5.61	+ 12.70
1885	+ 0.55	— 2.35	+ 4.65	+ 1.88	1902	— 2.47	— 0.84	+ 2.97	+ 5.58
1886	— 1.67	— 3.31	+ 5.33	+ 15.83	1903	— 1.00	+ 2.42	+ 3.30	+ 2.71
1887	— 3.79	— 8.59	+ 7.17	+ 13.02	1904	— 1.33	— 2.20	+ 2.39	+ 0.37
1888	— 2.72	— 7.44	+ 4.70	+ 7.33	1905	— 1.24	— 5.12	+ 0.19	+ 4.79
1889	— 1.55	— 5.26	+ 4.81	+ 4.08	1906	— 0.78	— 7.00	+ 6.61	+ 2.70
1890	»	— 1.25	+ 3.58	+ 2.37	1907	— 2.15	— 6.87	+ 7.48	+ 5.84
1891	— 2.32	— 1.31	+ 5.17	+ 7.17	1908	— 3.54	— 3.27	+ 6.28	+ 7.62
1892	— 0.06	— 2.55	+ 3.61	+ 0.75	1909	+ 0.17	— 2.95	+ 8.63	+ 11.38
1893	»	— 3.53	+ 3.48	+ 3.35	1910	+ 0.38	— 1.67	+ 5.29	+ 6.41
1894	— 3.02	— 2.83	+ 0.30	»	1911	— 0.59	— 5.26	+ 5.15	+ 3.25
1895	— 1.04	— 2.81	+ 5.18	+ 6.25	1912	— 0.42	— 9.63	+ 9.77	+ 8.57
1896	— 2.66	— 5.04	+ 1.74	+ 7.81	1913	+ 0.06	— 5.03	+ 10.09	+ 15.03
1897	— 2.17	— 0.14	+ 4.27	+ 9.29	1914	+ 1.61	— 2.01	+ 1.89	+ 6.03

TAVOLA VI.

Aumenti della marina mercantile italiana dal 1886 al 1914

ANNI	VELIERI				PIROSCAFI				Rapp. perc. tonn. costruz. naz. sul tot. degli aumenti	
	Costruz. Nazionali		Acquisti Estero		Costruz. Nazionali		Acquisti Estero			
	N°.	Tonnellate	N°.	Tonnellate	N°.	Tonnellate	N°.	Tonnellate	Velieri	P.fi
1886	193	11464	37	11689	1	47	24	24013	49.5	0.2
1887	158	5350	16	4576	3	56	16	19613	53.6	0.3
1888	164	4521	15	2733	8	685	19	17775	63	3.7
1889	200	8699	20	4662	9	582	13	11987	64.9	4.6
1890	251	25538	32	6669	2	222	10	8020	79.3	2.7
1891	278	26022	37	6236	9	5198	16	11246	80.6	31.7
1892	273	15362	20	7426	9	2762	9	4104	67.4	40.0
1893	254	14625	20	3090	5	594	16	8440	82.8	6.6
1894	238	6765	27	12818	5	1183	13	11332	34.5	9.6
1895	228	4536	33	17262	12	1865	19	18051	20.8	9.5
1896	176	3942	22	9706	10	2761	21	21197	28.0	11.5
1897	151	2941	41	23528	5	7385	32	32114	11.1	18.9
1898	149	5559	56	35909	8	10362	25	28048	13.4	26.9
1899	160	6823	52	43958	22	25551	37	38367	13.4	40.0
1900	149	10347	50	31077	18	25602	45	56268	24.9	31.2
1901	135	7183	46	36473	23	42076	31	27609	16.4	63.8
1902	130	19968	29	25499	18	24921	27	19881	43.7	55.6
1903	223	30347	36	25193	21	15596	13	11380	54.7	57.7
1904	157	8398	34	18312	21	15839	23	20525	31.4	43.0
1905	164	7022	27	20032	15	20095	25	29216	25.9	40.7
1906	217	6834	26	15399	21	26141	36	40590	30.8	39.0
1907	198	7458	28	14414	16	8120	37	46650	34.0	14.8
1908	199	7129	25	23466	23	21354	39	47966	23.3	30.8
1909	198	6127	22	12523	21	23492	47	50863	32.9	31.6
1910	174	4947	20	13851	17	6707	41	53389	26.8	12.0
1911	145	3797	42	11609	15	11670	58	73313	24.6	13.9
1912	122	3929	10	486	27	11526	88	95843	89.3	10.8
1913	119	6663	17	2904	44	16094	89	124898	68.6	11.3
1914	107	6838	10	3905	18	12826	44	67199	63.9	16.0

Raggruppamento per quinquenni.

Quinquennio	VELIERI				PIROSCAFI			
	Costruzioni Nazionali		Acquisti all'estero		Acquisti all'estero		Costruzioni Nazionali	
	Tonn.	% aumenti	Tonn.	Indice	Tonn.	% aumenti	Tonn.	Indice
1886-90	55572	64.9	30329	100	1592	1.9	81408	100
1891-95	66310	58.6	46832	154	11602	15.5	53173	65
1896-900	29612	17.0	144178	475	71661	20.9	175994	216
1901-905	72918	37.0	124509	410	118527	52.2	108611	133
1906-910	32495	24.6	79653	262	85814	26.2	239458	294
1911-914	20226	51.7	18904	62	52116	12.6	361253	444

TAVOLA VII.

Cause di diminuzione del tonnellaggio italiano dal 1886 al 1914.

Quinquennio	VELIERI						PIROSCAFI						Rapporto del tonnellaggio venduto a quello degli acquisti all'estero	
	Demoliti		Naufragati scomparsi incendiati		Venduti a stranieri		Demoliti		Naufragati scomparsi incendiati		Venduti a stranieri		Velieri	Piroscafi
	N°.	Tonn.	N°.	Tonn.	N°.	Tonn.	N°.	Tonn.	N°.	Tonn.	N°.	Tonn.	%	%
1886-1890	451	24170	647	161736	316	65833	»	»	11	10428	24	8931	217	11
1891-1895	536	25589	953	80327	347	78750	9	6331	9	6809	39	15872	167	30
1896-1900	412	30927	447	72745	256	49004	37	41654	17	18844	62	31975	34	18
1901-1905	314	35491	383	85812	298	138864	36	38912	26	27955	79	48135	111	44
1906-1910	254	33413	264	61023	277	68638	54	69916	19	18645	46	22116	86	9
1911-1914	142	25617	213	36575	150	50288	56	90547	29	23272	57	40522	266	11

TAVOLA VIII.

Età dei piroscafi superiori a 100 tonnellate nazionalizzati dal 1886 al 1914.

Quinquennio o biennio	CIFRE ASSOLUTE														Percentuali del Tonnellaggio						Totale
	1 fino a 5 anni		2 da 6 a 10		3 da 11 a 15		4 da 16 a 25		5 da 25 a 35		6 più di 35		Totale								
	N°.	Tonn.	N°.	Tonn.	N.°	Tonn.	N.°	Tonn.	N.°	Tonn.	N.°	Tonn.	N.°	Tonn.	1	2	3	4	5	6	
1886 1890	40	46688	13	14540	2	1795	15	14644	5	3244	»	»	75	80911	57.9	18	2.2	17.9	4	»	100
1891-1895	24	23532	3	2979	11	12066	23	17800	7	6564	1	1752	69	64693	36.3	4.6	18.6	27.6	10.2	2.7	100
1896-1900	46	80573	10	12806	28	39658	54	73466	42	36318	10	6463	190	249284	32.3	5.1	16.-	29.5	14.5	2.6	100
1901-1905	60	131710	3	3626	9	12716	36	41403	33	32088	9	4315	150	225858	58.3	1.2	5.7	18.4	14.3	2.-	100
1906-1910	46	123074	5	21884	11	19095	49	78984	57	56665	20	16123	188	315825	36.7	6.9	5.9	24.7	17.8	5.-	100
1911-1912	27	33798	7	9690	16	32023	43	70644	35	37455	10	7152	138	190762	17.8	5.1	16.4	37.2	19.7	3.8	100
1913-1914	14	26085	7	13309	28	49667	38	76826	28	35477	8	7527	123	208891	12.6	6.3	23.9	37.-	17.1	3.1	100

Pagine staccate

La produzione dell'oro nel Transvaal.

Il 1921 ha visto registrare la cifra più bassa, nell'ultimo decennio, della produzione aurea nel Transvaal. Tale fatto, preso isolatamente, starebbe ad indicare ben poca cosa, se non costituisse invece l'indice più recente di un fenomeno più ampio riguardante la produzione del prezioso metallo in quella regione del continente nero. Rilevano, infatti, le statistiche che una diminuzione continua si è verificata nella quantità d'oro fino, tratto dalle miniere del Transvaal, che dal 1916 al 1921 è discesa da 9 ad 8 milioni circa di once.

A quali cause di carattere generale e locale deve attribuirsi tale fenomeno, interessante così da vicino l'economia dell'Europa verso la quale si dirige il fiume aureo del Transvaal costituente da sè solo la metà della produzione mondiale? Il BAUDIN, nella *Revue d'Economie Politique* del mese di gennaio u. s. ritiene che le cause della lamentata diminuzione debbano ricercarsi soprattutto: 1) *nell'oscillazione del premio dell'oro*, premio costituito dalla differenza tra il prezzo dell'oro determinato dal libero commercio sulla piazza di Londra e quello ufficiale praticato dalla Banca d'Inghilterra; 2) *nel cambio esistente tra la moneta inglese e quella sud-africana*; 3) *nel costo di produzione*.

Prima di parlare singolarmente di tali cause, è bene ricordare che esse hanno valore, nella spiegazione del fenomeno, a partire specialmente dal 1919, cioè da quando venne ristabilito il libero commercio dell'oro, fino allora monopolizzato dalla Gran Bretagna a favore della Banca d'Inghilterra. All'inizio della guerra, infatti, il Governo Inglese stabilì che tutto l'oro prodotto dalle proprie colonie dovesse essere venduto al prezzo dell'anteguerra alla Banca di Inghilterra; determinando in tal modo, per l'aumento avvenuto ne costo di produzione, l'eliminazione delle Compagnie trovantisi al limite marginale dei profitti e una conseguente diminuzione della quantità d'oro prodotto. Non si ritenga, però, che dal settembre 1919 il commercio dell'oro sia ritornato in Inghilterra completamente libero come prima della guerra. Nel determinare che l'esportazione può essere permessa solo dietro richiesta degli interessati, le cui domande vengono, o non, accolte secondo le mutabili direttive della politica monetaria, si è venuto implicitamente a restringere la libertà del commercio stesso. Così che, soddisfatte le richieste permesse dei mercati importatori di oro, la rimanente quantità viene assorbita dalla Banca d'Inghilterra e dalle industrie nazionali. I produttori, per quella determinata quantità esportata, vengono a godere di un *premio*, che è precisamente la differenza tra il prezzo del libero commercio e il prezzo ufficiale pagato dalla Banca d'Inghilterra.

L'oscillazione nella misura del premio porta notevoli variazioni nei profitti delle Compagnie minerarie, determinando, qualora il premio discenda a limiti bassi, tali diminuzioni nei profitti stessi da rendere necessaria la sospensione del lavoro, se non addirittura il fallimento delle Compagnie che si trovano all'estremo margine della produttività. Conseguenza di tutto ciò la notevole diminuzione della quantità d'oro prodotta. Nota il BAUDIN che il premio dell'oro esprime, in sostanza, il cambio anglo-americano. Infatti, ragguagliandosi detto premio alla differenza fra la Lira sterlina carta e il Dollaro d'oro (dato che l'oro importato in America a saldo dei suoi crediti viene coniato seguendo il prezzo statutario di 20,70 circa per oncia di fino e posto in circolazione) esso varia contemporaneamente al variare del cambio anglo-americano. Tanto è vero, che la curva relativa al premio del-

l'oro ha seguito sempre lo stesso andamento di quella del cambio tra l'Inghilterra e gli Stati Uniti.

Benchè il premio dell'oro influisca sulla produzione in così notevole misura, non può tuttavia affermarsi che l'andamento della produzione stessa dipenda esclusivamente dalle oscillazioni del cambio anglo-americano. Molte altre condizioni stanno a modificare tale dipendenza, in senso più o meno favorevole; tra esse l'*oscillazione del cambio* tra l'Inghilterra e il Transvaal e le variazioni del costo di produzione. Gli intimi rapporti commerciali, prima e nel corso della guerra, tra metropoli e colonia hanno determinato un legame monetario tra i due paesi tale che mai ha permesso divergenze notevoli tra i valori delle due monete. Alla stabilità di tale legame ha contribuito non poco l'enfiagione monetaria dell'Unione Sud-Africana avvenuta contemporaneamente a quella inglese. Tale enfiagione è stata la conseguenza del divieto di esportare oro durante la guerra, cosicchè la moneta sud-africana è andata deprezzandosi lentamente insieme con quella inglese. Però nel 1920, nel periodo cioè in cui più alto è stato il premio dell'oro e durante il quale, in seguito al ristabilirsi dei rapporti commerciali accompagnato da una maggiore disponibilità di tonnellaggio, si è avuto una forte richiesta di oro da parte dell'India, l'esportazione del metallo prezioso avvenne in notevole misura. Data l'impossibilità di applicare in modo perfetto il divieto di esportazione, molti rivoli d'oro trapelarono, dirigendosi verso i paesi assetati del prezioso metallo. Le banche vennero naturalmente ad essere pressate di richieste di rimborso in oro, cosicchè alla fine furono costrette ad applicare ai giri telegrafici una commissione che si elevò fino all'8 %. In tal modo tra il valore della Lira sterlina e quello della moneta Sud-Africana si venne a determinare una differenza, a danno dei produttori, i quali si videro così diminuire il premio dell'oro.

La situazione dal luglio al novembre del 1920 si capovolse, provocando una situazione sfavorevole della bilancia commerciale del Transvaal, tanto che la Lira sterlina venne a fare premio sulla moneta Sud Africana. I produttori si avvantaggiarono, in questo periodo, del cambio, che venne cumulato in tal modo al premio dell'oro, determinando una percentuale di utili superiore alla normale per le Compagnie minerarie. A partire però dal 1921 la bilancia commerciale ritornò favorevole al Transvaal, tanto che nell'aprile le Banche chiesero un leggero sconto sulle rimesse inglesi. Nel frattempo però una commissione, nominata per procedere allo studio del fenomeno monetario e per proporre i rimedi del caso, stabilì che l'oro dovesse essere ritirato dalla circolazione e sostituito con « gold certificates », emessi da una Banca centrale e rimborsabili solo quando non vi fosse più premio e precisamente quando il valore dell'oro avesse raggiunto il prezzo pagato dalla zecca di Londra in scellini 77,10 per oncia di fino. Con tale provvedimento si è venuto a stabilire anche nel Transvaal il corso forzoso. Ciò, più che altro, per permettere il ristabilirsi della parità monetaria fra metropoli e colonia, che sarà d'altra parte possibile in breve tempo data la grande importanza che la Gran Bretagna ha nel commercio estero del Transvaal.

La terza causa, che ha influito in modo decisivo sulla quantità prodotta, *è il costo di produzione*, salito da 17 scellini circa nel 1913 a 25 scellini nel 1920, per tonnellata di minerale. L'aumento non si è ripartito egualmente tra i vari elementi del costo di produzione: il salario degli operai bianchi ha subito, infatti, una maggiore ascesa percentuale in confronto al costo delle materie prime e alle retribuzioni degli operai indigeni. Inoltre, l'aumento dei salari è stato accompagnato da una diminuzione nel rendimento della mano d'opera, che ha toccato l'11,5 % per gli operai bianchi e il 16 % per i neri, dal 1914 al 1920. Ciò naturalmente ha aggravata la situazione, elevando maggiormente il costo di produzione complessivo. Fino a che nuovi processi di sfruttamento non saranno escogitati, occorrerà, per non diminuire ulteriormente la produzione aurea, ragguagliare il tasso dei salari al premio dell'oro. Ciò che, infatti, è stato effettuato dal maggio 1921. Ma altri provvedimenti sono necessari per permettere una più elevata produzione. Tra essi devono annoverarsi quelli relativi all'igiene dei lavoratori neri, soggetti a malattie che ne diminuiscono grandemente il rendimento. Progressi sono avvenuti nel campo della repressione e della

prevenzione di tali malattie, ma ancora molto resta da fare. Oltre a ciò, possibilità di un migliore rendimento di lavoro complessivo, potrebbero trovarsi in un impiego più armonico della mano d'opera bianca e nera, se non si opponessero gli operai bianchi, i quali pretendono che i neri non debbano essere impiegati in lavori di loro pertinenza. I mezzi tecnici sono suscettibili di miglioramento; i nuovi processi, però, come quello della cianurazione, non da tutte le miniere possono essere applicati, per l'alto costo d'impianto, che non viene compensato a sufficenza per le Compagnie non aventi lunga durata d'esercizio.

Altro elemento importante, che può influire favorevolmente sul costo della produzione, è quello relativo ai sistemi di concessione. In questo campo la legislazione ha permesso uno sfruttamento delle miniere sempre più economico, passando dal sistema del *claim* (parte di terreno di m. 47 × 105, che veniva concesso in sfruttamento ai cercatori purchè senza interruzione vi lavorassero) al sistema delle grandi concessioni del *mijupatch* e a quello ultimo, stabilito dalla legge del 1918, col quale si è reso possibile un più largo concentramento mediante affitto dei *mijupatch* contigui.

Tali sono gli aspetti sotto i quali si presenta il problema del costo di produzione nel Transvaal. Esso sarà certamente risolto nel senso più favorevole, malgrado le varie difficoltà che dovranno superare le compagnie minerarie, a meno che non si presenti una diminuzione nella richiesta del prezioso metallo. Una crisi, infatti, potrebbe derivare all'industria aurifera non dalla scarsezza del minerale o dall'elevato costo di produzione, ma dalla richiesta che verrà fatta per l'avvenire dell'oro per i bisogni sopratutto della monetazione.

Quale atteggiamento sarà preso a tal riguardo dai vari popoli abituati per lungo tempo alla moneta cartacea, della quale dovranno probabilmente servirsi per molto altro tempo ancora? Vorranno ritornare le nazioni, che la godevano avanti guerra, ad una circolazione aurea o si accontenteranno invece di costituire semplici riserve da servire di garanzia alla circolazione? Sono tali le condizioni dell'economia monetaria da rendere probabile una detronizzazione dell'oro?

Qualunque sia l'opinione che possa aversi al riguardo, l'oro non sarà facilmente sostituito nelle attuali condizioni di convivenza internazionale; le quali non sembrano gran che differenti da quelle esistenti prima della guerra. Domande di oro per aumento di riserve e per monetazione esisteranno ancora per molto tempo, se non per sempre. Non è azzardato quindi supporre che una crisi della produzione aurea non sarà mai determinata da una diminuzione della sua domanda.

I monti di pietà e la guerra - Funzione sociale attuale e loro avvenire.

Sorti allo scopo precipuo di sottrarre all'usura i poveri bisognosi di denaro, mediante concessione di prestiti su pegno a mite interesse, i Monti di pietà hanno subito, col passare degli anni, una profonda trasformazione, mutandosi da istituti di beneficenza in istituti di credito con carattere speciale.

La nuova funzione ha assunto nei nostri giorni notevole importanza, che giustamente fa affermare all'avv. Filippo Marongiu, nella monografia « *Monti di pietà* » edita dal ministero dell'industria e commercio, come tali istituti caratteristici abbiano ancora una ragione d'essere e una utilità sociale indubbia. La loro eliminazione, che taluni vorrebbero, costituirebbe quindi opera certamente dannosa.

Dalla citata monografia crediamo utile riassumere alcune considerazioni relative agli effetti che, per la crisi determinata dalla guerra, si sono avuti sul *funzionamento* dei Monti, ed alle *attuali funzioni sociali* ed alla *possibilità di sviluppo* dell'attività degli istituti stessi.

I Monti di pietà non hanno potuto sottrarsi alle conseguenze della rottura violenta che la guerra ha determinato nell'equilibrio economico nazionale. La crisi iniziatasi col ritiro di fondi da parte dei depositanti, presi da panico all'annunzio della dichiarazione di guerra, colpì immediatamente i Monti di pietà nella loro qualità di istituti di credito. Ai loro sportelli si affollarono i risparmiatori, e gli istituti stessi furono costretti ad usu-

fruire della facoltà concessa dai provvedimenti governativi emanati subito per frenare le richieste di rimborso. A questo primo effetto della guerra, che colpì tutti i Monti di pietà, occorre aggiungere quello determinatosi in seguito al disgraziato evento di Caporetto. Infatti tutti i Monti di pietà del Veneto e del Friuli invaso dovettero trasferirsi in altre sedi e sostenere spese che certamente avrebbero gravemente compromesso il loro patrimonio se il Governo non avesse emanato opportuni provvedimenti.

Per quanto si riferisce alla loro attività caratteristica, i Monti sono stati costretti a registrare una notevole diminuzione, avvenuta durante e dopo la guerra, nelle operazioni di pegno. Le cause di tale diminuzione devono ricercarsi soprattutto in una più abbondante quantità di numerario messo, specialmente dopo la guerra, a disposizione delle classi operaie, le quali a preferenza delle altre classi sociali si rivolgevano agli istituti per ottenere prestiti su pegno. Le altre cause particolari, cui accenna il Marongiu, non hanno il valore che possiede quella ora accennata. Non può ritenersi, infatti, ragione sufficientemente valida quella relativa alla valutazione normale dell'ante guerra fatta dai Monti degli oggetti presentati per essere dati in pegno, mentre il valore del prestito corrispondente veniva ad essere diminuito per lo svilimento della moneta. Tale fatto avrebbe determinato, secondo il Marongiu, una certa preferenza alla vendita degli oggetti anzichè al pignoramento, tendenza che non riteniamo debba però comprendersi tra le cause principali che hanno determinato la diminuzione della quantità dei prestiti su pegni. Più attendibile può essere tale causa per quanto si riferisce al pignoramento degli oggetti preziosi, dei quali effettivamente vi è stata così urgente richiesta da determinare probabilmente il fenomeno della vendita accennato dal Marongiu.

Mentre la quantità delle operazioni, che chiameremo attive, presentava una diminuzione notevole, quasi preoccupante pel Monte di Venezia, le spese di gestione, ed in special modo quelle relative al personale, aumentavano di molto, per il rincaro della vita e lo svilimento della moneta.

La situazione attuale dei Monti non può ritenersi però preoccupante; la funzione di credito speciale cui parte della loro attività è stata destinata, se convenientemente sviluppata, potrà permettere non solo la conservazione ma altresì l'aumento del patrimonio degli istituti.

Qual è la *funzione sociale attuale* dei Monti e quale ne sarà il prossimo avvenire? Con l'esercitare il credito, raccogliendo i depositi a risparmio e distribuendoli nelle forme di investimento più sicure, abbiamo visto che i Monti di pietà hanno una funzione che, accessoria una volta, è diventata oggi essenziale di tali caratteristici istituti. Essi, infatti, hanno conseguito un tale sviluppo economico e finanziario, rendendosi adatti alle funzioni del credito nella regione in cui sono stabiliti, che solo può permettere ai Monti stessi di esercitare in pura perdita il servizio delle sovvenzioni su pegno, riuscendo in tal modo di sommo beneficio per i poveri.

È evidente, inoltre, l'utilità che un'attività di tal genere arreca all'economia nazionale. Molti risparmi, specie delle classi meno ricche, vengono sottratti alla produzione per una scarsa fiducia che dette classi hanno verso gli istituti di credito ordinario. Tali risparmiatori preferiscono tenere i loro peculi infruttiferi presso di sè, pur di non andare incontro ad alee che non si sentono in grado di sopportare. Ben si comprende allora come istituti del genere dei Monti di pietà, per la loro secolare tradizione e per i loro fini, possano presentare i requisiti di sicurezza richiesti da quelle classi di risparmiatori che più sopra abbiamo ricordato. Ed è in tal senso che, come giustamente afferma il Marongiu, i Monti di pietà esplicano una funzione economica e sociale utilissima, non solo per la raccolta dei capitali restii ad entrare nella produzione, ma altresì per l'educazione al risparmio che dà a tali classi sociali.

Come piccoli organismi del credito, i Monti si dovrebbero dedicare più che altro a soddisfare le esigenze del credito della regione in cui sono situati e dove hanno potuto raccogliere i fondi. L'utilità però che da tale attività ricaverebbe l'economia nazionale non è così evidente come vorrebbe far apparire il Marongiu. Nella raccolta come nella distri-

buzione dei risparmi i grandi istituti di credito seguono criteri strettamente economici. Non è colpa da imputarsi loro se investimenti più lucrosi, in eguali condizioni di sicurezza, si presentano in regioni diverse da quelle in cui vennero raccolti i depositi; la loro azione non si risolve, pertanto, in un danno alla regione che ha fornito i capitali, anzi può permettere la possibilità di assegnare saggi d'interesse più elevati di quelli che le condizioni d'investimento nella regione stessa potrebbero permettere. È vero, però, che esistono altre condizioni, tali da rendere utile il porre a disposizione dei centri nei quali sono stati raccolti i risparmi, una parte di questi ultimi. Ciò tutte le volte che si renda necessario aiutare iniziative locali e sottrarre alle pretese smodate degli usurai coloro che sono costretti a cascare nelle loro mani. I Monti di pietà si prestano, infatti, meglio di qualsiasi altro istituto, alle concessioni di tali crediti, i quali, il più delle volte, sono destinati, ad operazioni che non presentano alcun carattere commerciale. Le funzioni dirette all'esercizio del credito, che le nuove esigenze della vita moderna hanno attribuito a tali istituti caratteristici, non mutano, come abbiamo accennato, l'utilità che ricava la società dall'esercizio degli stessi. L'attività di beneficenza non è sparita del tutto; essa è diventata per importanza, così secondaria in confronto all'altra, che i Monti possono considerarsi ora piuttosto istituti di credito che opere pie e istituzioni di beneficenza.

Il Marongiu prevede per i Monti di pietà un sempre maggiore sviluppo dell'attività diretta al credito; la clientela, che in maggior misura avrà di essi bisogno, sarà costituita, se la tendenza manifestatasi durante la guerra non muterà, dalla piccola e media borghesia e sopratutto dagli operai. I Monti sono destinati a svolgere una attività sempre più feconda per l'avvenire e a contribuire non poco a quella ricostruzione economica alla quale deve tendere la volontà e l'operosità di tutti.

I risultati politico-giuridici della guerra nel dominio coloniale.

Dopo una rapida disamina dell'importanza del fattore coloniale della guerra, il Mondaini nell'« *Assetto coloniale del mondo dopo la guerra* », pubblicato nella Biblioteca di Studi sociali diretta dal Mondolfo, si sofferma in due successivi capitoli sui risultati politico-territoriali e su quelli giuridico-economici della guerra nel campo coloniale.

Tra gli innumerevoli fattori della guerra non ultimo deve annoverarsi quello coloniale. Al primato coloniale mondiale infatti la Germania aspirava manifestamente, e come la relativa concezione si sviluppasse e si manifestasse concretamente, il Mondaini ricorda con esattezza e copia di fatti. La Germania di Bismarck non aveva desideri coloniali, quella del 1884 già si era assegnata un tal programma organico coloniale, cui, se attuato, ogni potenza avrebbe dovuto pagare tributi considerevoli. Che questo programma fosse in via di attuazione, dimostra la politica usata dalla Germania verso gli Stati balcanici, la Turchia, la Persia, con la ferrovia tedesca di Bagdad e con l'alto protettorato che si era attribuita sul mondo islamico. Tale politica suscitò il fermento al quale il mondo assistette nell'ultimo trentennio, che mise di fronte l'imperialismo aggressivo tedesco e quello difensivo inglese; lotta che nel sangue ebbe il suo epilogo violento con la sconfitta del primo a tutto vantaggio del secondo.

La decadenza coloniale tedesca, la dissoluzione dell'Impero Ottomano, l'ampliamento del dominio coloniale anglo-francese, il rafforzamento di quello giapponese, possono considerarsi le conseguenze più notevoli, nel campo coloniale, della lotta gigantesca. Arbitre del destino coloniale rimasero al termine della guerra l'Inghilterra e la Francia, le quali, senz'altro, col trattato di Versailles e con quello di Sèvres, si sostituirono alla Germania nelle colonie, procedendo, con quest'ultimo trattato, allo smembramento dell'Impero Turco, e alla sistemazione dei loro interessi nelle varie parti del mondo, senza la presenza di uno dei maggiori interessati: la Russia. Come, anche in questo campo, l'Italia sia stata con sommo disprezzo delle più elementari ragioni di equità e di riconoscenza per i sacrifici sopportati, defraudata dei benefici coloniali della guerra, conseguiti con lo sforzo comune, è vano ricordare.

L'assetto coloniale non può però considerarsi definitivo; il mondo coloniale è stato ancor più ridotto ad un feudo franco-inglese, ciò che ha condotto ad un peggioramento delle disuguaglianze coloniali tra i vari paesi europei, con pericolo evidente della pace mondiale. Ma quello che maggiormente fa sentire le disuguaglianze stridenti create dall'assegnazione fatta dalla Inghilterra e dalla Francia delle colonie tedesche e degli altri territori ottomani, è *la mancata creazione di quell'atmosfera* che logicamente era da presumersi si avverasse dopo tanto strombazzamento di principi di giustizia. Se tali principi fossero stati seguiti la nuova politica coloniale avrebbe dovuto informarsi allo spirito di libertà, eliminando nel maggior modo possibile quello spirito di esclusivismo nazionale che ha condotto sempre col dominio politico il monopolio economico sulle colonie soggette. La politica della *porta aperta*, cioè dell'eguaglianza economica e commerciale tra nazionali e stranieri, rimane, invece, un pio desiderio. Nè l'internalizzazione delle grandi vie transcontinentali e intercontinentali di comunicazione ferroviaria, nè la neutralizzazione delle colonie e il relativo disarmo, logiche conseguenze del principio della porta aperta, vennero in alcun modo comprese tra i principi stabiliti dal nuovo diritto coloniale, il quale se rappresenta un progresso in confronto a quello esistente prima della guerra in taluni casi, in altri segna invece un vero regresso. Infatti sotto la spinta degli egoismi dei vincitori nuove finzioni giuridiche apparvero alla luce per nascondere i voraci appetiti coloniali della Francia e dell'Inghilterra. Come non attribuire a ciò i veri motivi che determinarono la creazione del mandato coloniale e il risorgere del vecchio istituto delle sfere d'influenza? La sfera d'influenza, ch'ebbe la sua importanza massima nella spartizione dell'Africa, tra il 1885 e il 1890, era stata da tempo abbandonata come strumento diplomatico di spogliazione delle sovranità territoriali extraeuropee. Ebbene, ci voleva l'accordo di Sèvres per farla ritornare in luce sotto la denominazione di *zone d' interessi particolari*. Ma la forma nuova giuridica creata dal Congresso di Parigi, per nascondere le brame coloniali, doveva essere il *mandato coloniale*, le origini del quale devono ricercarsi sopratutto nei motivi che determinarono la soluzione definitiva del problema ottomano e l'assegnazione delle antiche colonie tedesche. Alcune parti dell'Impero ottomano, come alcune colonie tedesche, non si ritennero tali da poter godere di una piena autonomia. Le Potenze riconobbero ad esse un'autonomia politica, ma non una indipendenza assoluta, ciò che comportava naturalmente la necessità che fossero tutelate, magari temporaneamente, da qualcuna delle Potenze stesse.

La prima formulazione giuridica del mandato coloniale si ritrova nell'art. 22 del Patto della Società delle Nazioni, il quale stabilisce i principi da applicarsi ai territori «abitati da popoli non ancora capaci di dirigersi da sè nelle condizioni particolarmente difficili del mondo moderno». Vennero stabiliti, in relazione al grado di sviluppo delle condizioni economiche e morali dei popoli da porsi sotto tutela, tre tipi di mandati. Il primo «A» da applicarsi alle comunità già appartenenti all'Impero ottomano, il secondo «B» per le popolazioni dell'Africa Centrale in particolare, il terzo «C» per i territori del Sud Ovest Africano e di alcune isole del Pacifico a scarsa densità demografica. Della definitiva formulazione giuridica del mandato è stata invece incaricata la Società delle Nazioni. Dalle discussioni avvenute al Consiglio della Società delle Nazioni e dai principi generali, il sistema giuridico del mandato coloniale si poggerebbe, a quanto sembra, sull'attribuzione dei mandati stessi da parte delle Potenze alleate ed associate e relativo esercizio a nome della Società delle Nazioni.

L'antitesi giuridica evidente, e che è tale da differenziare enormemente la figura del mandato coloniale da quello civile, può dar luogo a conseguenze gravissime, come ha dimostrato l'atteggiamento assunto al riguardo dalla Germania. Quest'ultima, infatti, non mancò d'indirizzare un memorandum alla Società delle Nazioni sull'interpretazione data da quest'ultima del mandato coloniale, asserendo «che un mandatario della Società non poteva essere nominato che dalla Società stessa», e sostenendo, quindi, che le Potenze detenevano le colonie in qualità di fide-commissarie, fino al momento della designazione dei mandati. Naturalmente, come conseguenza di tutto ciò, la Germania dichiarava di

« riservarsi per l'avvenire i suoi diritti relativi a tale materia ». La tesi non ha fondamento, come facilmente rileva il Mondaini, però l'averla avanzata dimostra effettivamente come la figura giuridica del mandato coloniale possa domani dar luogo a questioni gravi ed interminabili.

I problemi relativi alle sanzioni da applicarsi per l'eventuale inosservanza delle condizioni del mandato da parte delle Potenze mandatarie (sanzioni che dovrebbero essere applicate dalla Società delle Nazioni alla quale l'azione relativa al mandato sarebbe stata affidata dalle Potenze effettivamente mandanti) rimangono tuttora insoluti e su di essi vertono ancora discussioni.

La soluzione di tali problemi dipende dal modo col quale verrà risolta la questione della sovranità delle colonie soggette a mandato. Poichè, se si ammette che la sovranità è passata dalle Potenze cedenti alla Società delle Nazioni, questa è libera di conferire il mandato a chi crede, e di applicare le sanzioni del caso. Ma tale ipotesi è infondata, poichè nulla fa apparire che la Società delle Nazioni sia cessionaria di tale sovranità. Tanto è vero che lo stesso Consiglio della Società delle Nazioni dichiarava a suo tempo che la scelta dei mandatari doveva spettare alle principali Potenze alleate ed associate. Pertanto il mandato coloniale si riduce in sostanza « *ad una forma restrittiva di sovranità od alla sovranità limitata dalle servitù internazionali contemplate in linea generale nel Patto della Società delle Nazioni ed in linea particolare nel contratto di mandato* ». Nè d'altra parte può dirsi che la sovranità spetti in solido alle Potenze principali; gli attributi costitutivi essenziali fissati dall'art. 22 del Patto delle Nazioni per le Potenze mandatarie tolgono ogni base a tale tesi. E poichè il controllo larvato affidato al Consiglio della Società delle Nazioni, al quale è affidato l'esame delle relazioni annuali dei mandatari, non è tale da limitare praticamente la sovranità dello Stato mandatario sulle colonie affidategli, i mandati si riducono in sostanza: quelli a tipo « A » ad un *protettorato coloniale*, quelli a tipo « B » ad una *cessione di amministrazione*, quelli a tipo « C » ad una *annessione vera e propria*. La parola mandato sarebbe stata, secondo il Rolin, usata per soddisfare ad un bisogno di natura etica. Nell'aver affermato il Trattato di Versailles il principio morale che la colonizzazione è essenzialmente l'esercizio di una tutela starebbe tutto il valore della finzione giuridica del mandato coloniale. Ciò potrebbe star ad indicare come la finzione giuridica del mandato stesso sia stata creata per soddisfare solamente una esigenza di ordine superiore. Il progresso morale, però, che vorrebbe vedere il Rolin nella creazione di una figura giuridica senza alcuna base e senza sanzioni, creazione resa necessaria da questa esigenza di carattere etico, probabilmente non esiste. Il Mondaini giustamente rileva che tutto lascia credere che la figura del mandato sia stata invece creata dalle due Potenze, che si sono attribuite tutte le spoglie coloniali della guerra, per acquetare gli scrupoli del Presidente Wilson che, seguendo chimere irraggiungibili, perdette di vista quel terreno pratico sul quale Lloyd George e Clemenceau vinsero la loro battaglia coloniale. Che questo sia stato lo spirito coloniale della Conferenza della Pace sta a dimostrarlo il modo nel quale vennero aumentati gli esclusivismi nazionali nel continente nero, in quel continente dove più largamente si erano sviluppate nel passato le forme internazionaliste di organizzazione coloniale. Infatti la convenzione di Saint Germain en Laye del 1919 ha trasformato radicalmente tutta l'opera compiuta in Africa nel periodo precedente alla guerra. Inoltre, dalle convenzioni relative al commercio degli alcoolici, delle armi e munizioni e da quella portante la revisione dell'atto del Congo, si rileva perfettamente come lo spirito internazionale e liberale del vecchio diritto coloniale sia stato violentemente sostituito da quello esclusivista delle Potenze vincitrici. Infatti, per quanto si riferisce all'antico bacino convenzionale del Congo, il principio assoluto di libertà, che stabiliva quasi un condominio mondiale su quella regione, è stato mutato in quello dell'eguaglianza, riservando alle Potenze sovrane il relativo dominio ad esclusione di tutte le altre. Ma una tale sistemazione del continente africano ha portato seco una deviazione notevole del traffico continentale. Il commercio africano, anzichè seguire le vie che la convenienza economica aveva stabilito prima della guerra, è stato costretto, per non sopportare i maggiori diritti e tasse di cui alcuni porti sono

gravati, a trovare nuovi percorsi, in ciò facilitato dal fatto che le barriere doganali non sono state nè potranno, almeno per molto altro tempo ancora, essere fissate praticamente. Ad evitare le dispersioni di ricchezza derivanti da tali alterazioni dei traffici africani, una tendenza nuova si è manifestata con la proposta del Girault all'Institut Colonial International, tendente ad ottenere l'unificazione del regime doganale dell'Africa tropicale, seguendo una politica comune in fatto di comunicazioni, di strade ferrate, ecc.

Tali in breve le conseguenze di natura giuridica ed economica della guerra nel campo coloniale sulle quali ci siamo voluti maggiormente intrattenere per i principi nuovi stabiliti e soprattutto per rilevare le forme giuridiche sotto cui si dissimularono i veri motivi imperialistici di alcune Potenze vincitrici.

Roma, Banca Italiana di Sconto.

TORQUATO MARTONE.

Recenti Pubblicazioni

LORIA A. — *Aspetti sociali ed economici della guerra mondiale.* Milano, Vallardi, 1921. L. 25.

Questo volume del chiaro economista considera le cause economiche della guerra mondiale, i fattori economici dell'esito, gli elementi del costo, e poi, assai analiticamente, gli effetti che la guerra ha determinati sulla produzione, la circolazione, la distribuzione e redistribuzione della ricchezza e sulla demografia e sull'assetto sociale dei popoli; un analogo studio è poi condotto intorno ai fenomeni economici e sociali posteriori alla guerra. Il volume è poderoso, assai erudito: considera l'economia della guerra mondiale nei suoi svariatissimi effetti nei diversi partecipanti e neutrali, con molte osservazioni acute ed originali che non si possono qui partitamente richiamare. Non sono rare le osservazioni ed affermazioni che non paiono pienamente persuadenti: fra le altre notiamo la tendenza ad inquadrare sistematicamente e troppo semplicemente le cause della guerra in una lotta fra tipi di reddito. Certo azzardata ed infondata l'affermazione contenuta nelle pagine 22 a 24 sugli effetti dei mezzi finanziari di propaganda distribuiti dai belligeranti in Italia per promuovere od impedire la partecipazione del nostro paese alla guerra.

K.

EINAUDI L. — *Gli ideali di un economista.* Firenze, « La Voce », 1921. L. 18

È una collezione di articoli assai variati apparsi in molte riviste anche non recentemente, presso che tutti di argomenti non economici. Un primo gruppo di saggi è dedicato alla scienza ed alla scuola e reca dapprima la commemorazione del maestro dell'Einaudi, Salvatore Cognetti De' Martiis e poi due articoli su questioni scolastiche fra cui particolarmente interessante e sempre attuale quello sulla eccessiva lunghezza degli orari di lezione. Il secondo gruppo di articoli riguarda questioni politiche, specialmente britanniche ed americane: sono in prevalenza anteriori alla guerra e riflettono in parte situazioni e fenomeni ormai lontani nel tempo, mostrando lo spirito liberale dell'Einaudi ispirato tanto spesso alla migliore tradizione politica inglese. In fine il terzo gruppo di articoli è costituito da scritti varii intorno alla guerra italiana, per lo più considerata da punti di vista etici: di molto interesse il saggio sugli sforzi secolari dei reggitori piemontesi per la conquista dei confini naturali all'occidente. Finissime le brevi pagine raccolte sotto il titolo di « Ammonimenti »; sono accorate parole scritte negli ardenti e amari giorni di Caporetto per ispirare e stimolare: queste pagine come del resto tutto il volume mostrano come l'autore non sia soltanto economista, ma osservi e partecipi attivamente ad aspetti vari della vita nazionale.

K.

EINAUDI L. – *Prediche.* Bari, Laterza 1920.

È già trascorso un anno da quando l'economista piemontese ha raccolti in volume questi scritti, che uno dei più intelligenti ed operosi editori nostri, il Laterza, ha pubblicato; e gli scritti avevano già veduta la luce durante la guerra europea e nel periodo dell'armistizio in un grande giornale lombardo, il *Corriere della Sera.* Nondimeno il tempo passato — e non si tratta certo di giorni e mesi ed anni normali, ma tali invece che l'oggi sarà sepolto dal

domani più torbido e grave, come a sua volta ha fatto dimenticare il giorno di ieri, — e la loro origine giornalistica, non ha tolto nulla all'interesse e al valore del volume, anzi vi ha aggiunto qualche cosa di molto importante. Quelli infatti che nel periodico quotidiano apparvero come temi di attualità, che dovessero tutto l'interesse a questo loro carattere, e che dalla cattedra alta e potente dalla quale venivano banditi ricavassero la maggior forza di divulgazione, raccolti nel volume e nell'anno 1922 e certo anche nell'avvenire, si rivelano scritti che mantengono tutto il loro valore, tutta la loro efficacia. Egli è che essi contengono delle idee, dei precetti semplici, che sembrano patrimonio comune perchè rispondono a verità e saggezza, e sono esposti con una forma piana, con quello stile meravigliosamente foggiato per l'opera di propaganda e di persuasione che l'illustre Einaudi compie da anni, seminatore di bene, con tanto onore per lui e vantaggio per la patria.

L'A. insegna, ammonisce che — durante e dopo la guerra, perchè tale è l'occasione del discorso, ma meglio è a dirsi, sempre — è doveroso per tutti farsi un abito morale di rinunzia, adottare un regime di risparmi, e imporre a sè e ai proprii la virtù del sagrifizio. Ed egli trae partito dagli avvenimenti economici, e più spesso dalla critica che è costretto a fare agli atti e alle intenzioni degli uomini di governo, e alle diffuse credenze delle genti ignoranti, per dare all'insegnamento economico un tono così alto e una portata così generale da farne un vero precetto morale.

In questo senso è ben trovato il titolo «*prediche*» dato dall'A. a questi scritti; e lo è anche per il fatto che egli, volutamente, ripete, insiste negli stessi concetti, e li ripresenta più volte in forme diverse e adattandoli a dati ed elementi svariati, convinto che questa opera insistente sia necessaria, specialmente in un paese come il nostro, dove Governo e governati mostrano ancora di averne tanto bisogno.

Quale è stato il frutto immediato, o diretto, raccolto dall'Einaudi da queste sue oneste e generose fatiche?

Hic est *busillis*, diceva un pievano non troppo forte nella lingua di Livio; e certo non si può dare qui la risposta,

«Il processo contro le dogane è compiuto»: scriveva il Ferrara nel 1867, e invece il processo non era ancora cominciato ed il grande economista siciliano doveva accorgersene 20 anni dopo. Per cui mi parrebbe azzardato fare delle profezie sull'efficacia ottenuta da queste *Prediche*, ma nel mio incorreggibile ottimismo devo pur sperare che esso sia degno dell'opera. A. B.

Problèmes actuels de l'Économique, par L. MARCH, J. MORET, R. G. HAWTREY, CH. GIDE, A. AFTALION, E. BARONE, AUGÉ-LARIBÉ, CH. RIST, MAX LAZARD, DUGÉ DE BERNONVILLE. Paris, Colin, 1921. 20 fr.

La generazione attuale, che per salvare i beni supremi dello spirito aveva sagrificati i beni materiali accumulati in un secolo, una volta sorpassato il pericolo, non si sarebbe messa alla caccia di essi con rinnovata energia, e tutta assorta nella ricerca del profitto non dimenticherebbe l'indagine intellettuale disinteressata? Sotto la spinta di questa preoccupazione e della convinzione d'altra parte che nel dominio degli interessi materiali, come in quello della tecnica produttiva, l'utilità del pensiero teorico non possa assolutamente ignorarsi, *la Revue de Métaphysique et de Morale* ha creduto opportuna e rispondente ad un bisogno — come si dice — di attualità, una raccolta di *studii nuovi* che tentassero una sintesi di ciò che il pensiero economico degli ultimi anni abbia potuto portare alla soluzione dei problemi che appaiono oggi più che mai gravi ed impellenti. La ricerca teorica è feconda di pratici risultati, e il pensiero astratto e la vita concreta sono strettamente collegati: così pensarono i preordinatori, e facendo appello anche ad economisti stranieri — fra i quali insigne il nostro Barone — si adoperano per mettere insieme questi saggi i quali costituiscono un'organica premessa allo studio della scienza economica.

Riporto i titoli degli articoli: 1. *Metodo*: — Il metodo statistico in economia poli-

tica. — II. *Scambio*: 1) I prezzi e la teoria generale dell'equilibrio. — 2) La situazione monetaria europea. — III. *Consumo*. — IV. *Evoluzione della produzione*: — 1) Il ritmo della vita economica; 2) I sindacati (cartels e truts). — V. *Fattori permanenti della produzione*: 1) L'ufffcio della terra e delle forze naturali nell'economia moderna: 2) Il risparmio, suo meccanismo sociale e psicologico. 3) Il lavoro umano, sua utilizzazione e suo compenso. — VI. *La condotta del lavoro*: — 1) L'orientamento professionale: l'adattamento dell'operaio alla professione.

Com'è evidente, non è questo un trattato organico della scienza, ma nondimeno vi è un filo conduttore che lega i principii dei vari trattati. Riassumerli, cioè discorrerne qui, sarebbe impresa assurda ed inutile: ognuno di questi saggi ci porterebbe troppo lontano e del resto è estremamente difficile, se non impossibile, dire bene, in poche parole, ciò, che ha detto nel migliore dei modi un maestro. Possiamo solo soffermarci sulla soglia, ossia su di un concetto espresso dagli ordinatori della raccolta, ma che non trova conferma alcuna negli studi e nella parte illustrativa della premessa.

« Ces études n'empruntent à peu près rien à ce qu'il est convenu d'appeler l'économie politique classique ». Non sappiamo quale significato voglia dare chi ha scritto la prefazione a questa frase, ma nulla ci sembra meno esatto di una simile asserzione. Il saggio sui fattori permanenti della produzione è diretta derivazione di una fra le più antiche e forse anche non esatte dottrine: e la prefazione lo riconosce. Il saggio sul metodo statistico è un riassunto di principii ben noti, e forse più completamente sviluppati in recenti saggi italiani; e così via. E quanto al saggio dello Gide sul *Consumo*, pare davvero ch'esso condensi, nella forma attraente che è propria dell'autore, tutti i più vieti errori e le illusioni di quel *cooperativismo* che l'esperienza del periodo post-bellico ha dimostrato così dannoso ed antieconomico.

Ma non soffermiamoci in queste analisi: « il ne s'agissait pas de rédiger un traité. Il importait surtout d'examiner quelques grands problèmes sous l'angle où ils se présentent aujourd'hui à ceux qui en cherchent la solution par la seule voie où l'on peut espérer la rencontrer, par la méthode scientifique. Et, si possible, d'inciter quelques personnes à tenter par la même voie la solution des problèmes que l'avenir tient en réserve ». Questo era il programma ed è stato mantenuto in modo severo e completo, così che la letteratura economica può considerarsi arricchita di un'opera che rimarrà.

A. B.

BOUNIATIAN M. — *Les crises économiques*. Paris, Giard, 1922, Fr. 25.

La prima edizione di quest'opera apparve nel 1902 in occasione della crisi economica di quell'anno e prima dell'opera dell'Aftalion, colle cui teorie fondamentali della crisi il volume dell'A. ha molti punti di contatto (specie influenza della lunghezza del processo di produzione capitalistico). Nella sua prefazione l'A. accenna ai caratteri di crisi di sovraproduzione che ha presentato la vita economica dopo la guerra a cominciare dal 1920; ma non modifica quasi il contenuto precedente del suo volume per tener conto di questa grandiosa esperienza. Poichè l'economia bellica e postbellica ha presentato in modo esagerato i caratteri delle fasi di ascesa e, in parte, di quelle di depressione, onde le esperienze dei movimenti oscillatori passati si potevano completare con l'osservazione di questo, più grandioso e ricco di fatti particolari. L'A. riassume le teorie che spiegano le crisi economiche come un fenomeno di sovraproduzione generale e la sua teoria vi si riconnette e può considerarsi in parte una modificazione e uno sviluppo della teoria delle crisi del Marx, che le spiegava come un effetto della tendenza dei profitti a ribassare. Distingue le diverse specie di crisi, per quanto in sostanza si tratti di uno stesso fenomeno che si verifica talora con più intense variazioni di *certi* indici, tal altra di certi altri. Nell'analisi del carattere periodico delle crisi è assai scarso di dati, mentre lo studio di questo fenomeno è principalmente nell'analisi statistica delle variazioni dei vari gruppi di fatti economici e dei rapporti tra queste variazioni nelle diverse fasi della crisi. L'A. non ha uti-

lizzato alcune importantissime opere uscite sull'argomento dopo il 1907 e non conosce affatto la spiegazione che di questo fenomeno oscillatorio ha dato il Pareto. Egli analizza i principali caratteri, le cause, gli esempi storici delle diverse specie di crisi: monetarie, bancarie, di circolazione dei prodotti, di borsa, industriali, agrarie. Giustamente nota come questi diversi tipi non siano che astrazioni mentali di parti o aspetti dei movimenti economici generali che ininterrottamente si succedono nella storia dell'economia contemporanea. Dopo questa morfologia delle crisi, l'A. cerca di indagare le loro cause, distinguendo quelle accidentali da quelle permanenti e cercando di risalire ad un sistema sintetico. La lunga analisi delle cause determinanti i movimenti generali dei prezzi, e degli effetti sulla ripartizione delle ricchezze, appare ormai superato da studi successivi, quali la nota opera del Fisher sulla moneta. Troviamo invece rilievi originali nell'analisi delle diverse fasi dei cicli economici critici. La sostanza della sua spiegazione della crisi si può riassumere nel concetto che la loro causa è nella *sovracapitalizzazione*, cioè nella tendenza ad accumulare ricchezze in una proporzione che supera la possibilità e la convenienza della capilizzazione. L'A. per sostenere questa teoria è costretto ad ammettere concetti dimostrati erronei dalle indagini più recenti. La ristrettezza del campo di capitalizzazione sociale conduce alla concentrazione della proprietà del capitale sociale e all'estensione della capitalizzazione privata, da cui derivano una crescente partecipazione dei detentori dei capitali al prodotto sociale, e una crescente ineguaglianza della ricchezza: tendenza di cui non dà però nessuna prova concreta. In questa teoria sfugge evidentemente la essenza dei fenomeni di crisi, che consiste nel carattere continuamente oscillatorio delle attività economiche. Se anche fossero vere le cause che l'A. ammette, esse non spiegherebbero l'ininterrotto succedersi di fasi di ascesa e di depressione economica, che si verificano con intensità diverse ma con caratteri analoghi da un secolo a questa parte. Tale movimento non può essere spiegato che dai fattori *psicologici*, in parte extraeconomici, che spingono al diffondersi e ripetersi di errori economici in senso positivo e negativo, come hanno mostrato il Fisher e il Pareto. GINO B.

VINELLI M. — *I limiti della produttività della terra.* Torino, Bocca, 1921. L. 12.

Premesso che l'agricoltura è sostanzialmente analoga alle altre industrie, l'A. ne esamina con grande ampiezza i caratteri, e viene ad una diffusa e tecnicamente molto interessante dimostrazione, che non vi è limite alla produzione agricola, ma che in essa si tratta di semplici processi di reintegrazione, ricavandone quindi tutte le logiche conseguenze in rapporto all'incremento numerico della popolazione. La tesi è trattata un po' alla brava, ma con quella disinvoltura che è fatta di cognizioni e di convincimento. Lascia però luogo a tutte le obbiezioni che l'A. forse non ha preveduto, o almeno non ha raccolto. Se egli si fosse più pacatamente fermato per istrada, e non fose andato sempre avanti senza, per dir così, pigliar fiato, si sarebbe accorto che le conseguenze di quei progressi della tecnica agricola sui quali egli costruisce la sua certezza dell'indefinita produttività, e il correlativo incremento della popolazione, per risultare benefici per i popoli, dovrebbero essere per lo meno, e sempre, concordanti, giacchè basterebbe una sola differenza nel tempo per far cadere tutta l'impalcatura benefica. Ciò non toglie che il saggio sia degno di molta simpatia ed attenzione, come altri precedenti dello stesso autore. A. B.

WALLACE H A. — *Agricultural prices.* Des Moines, Wallace Publishing Company, 1920.

Studio diretto a mettere in rilievo i fattori che agiscono sui prezzi dei prodotti agrari e l'importanza della conoscenza di essi per gli agricoltori e per gli studiosi di scienze agrarie.

L'autore, esposti i metodi di rilevazione dei prezzi, esamina l'influenza del costo di produzione, dell'offerta e della domanda, della speculazione sulla formazione dei prezzi.

Le sue considerazioni non sono inattaccabili dal punto di vista dell'economia teorica; condensano tuttavia in poche pagine i risultati d'una ricca esperienza della vita economica. Così pure il « metodo del rapporto » per la determinazione del giusto prezzo — metodo che si fonda sulla comparazione tra il prezzo della materia prima e quello del prodotto finito — può essere da vari aspetti criticato; si deve tuttavia riconoscere che rappresenta in molti casi l'unica via possibile per risolvere problemi che praticamente si presentano in materia di prezzi.

Lo Wallace dà esempi di applicazione del suo metodo e ne indica i limiti di competenza; passa poi ad esaminare vari problemi speciali: relazione fra prezzi al minuto e prezzi all'ingrosso; prezzi delle terre e prezzi dei prodotti; stabilità dei prezzi e fertilità del suolo; calcolo di un indice sintetico della produzione agraria.

Analizza poi le relazioni tra domanda ed offerta e le correlazioni tra prezzi dei prodotti agricoli e condizioni economiche generali, interpretando con molta prudenza i risultati dei suoi calcoli. E conchiude mostrando la grande utilità d'introdurre tecnici statistico-economici nell'amministrazione delle aziende agrarie.

Un'amplissima appendice di dati statistici accresce il pregio del libro, interessante e suggestivo se pur non sempre convincente.

G. M.

GREGORY T. E. — *Foreign exchange before, during and after the war.* 2nd Impression. London, Milford, 1922. 2 s. 6 *d.*

Vedasi nel *G. d. E.*, 1921, pag. 356, un cenno bibliografico sulla prima tiratura di questo volumetto, che ora viene ristampato.

GIDE C. e RIST C. — *Histoire des doctrines économiques.* 3me édition, Paris, Tenin, 1920. 29 fr.

I pregi ed i difetti di questa storia delle dottrine economiche si mantengono press'a poco inalterati nella terza edizione, arricchita di parecchie aggiunte, fra le quali merita menzione il capitoletto sulla dottrina bolscevica.

In molte parti l'esposizione è chiara e dà un'idea corrispondente al vero delle teorie esposte; ma in qualche punto gli autori mostrano di essersi fermati alla superficie delle dottrine che criticano. Così per quanto riguarda la scuola matematica, fra i seguaci della quale essi enumerano, affastellando insieme uomini che stanno a poli opposti, Pareto e Bortkiewicz. Nonostante le vivaci critiche rivolte alle precedenti edizioni, gli autori non si sono convinti della necessità di dare più degno assetto all'esposizione della teoria dell'equilibrio economico, per la quale dimostrano una incomprensione che stupirebbe se non ne avessimo esempi assai istruttivi anche di qua delle Alpi.

Tuttavia questa storia può riuscire di qualche utilità per chi sia in grado di integrarne la lettura compiendo sulle fonti dirette lo studio degli economisti matematici e di quegli altri che si son valsi largamente di metodi matematici per la trattazione di problemi particolari.

G. M.

GRAZIANI A. — *Ricardo e J. S. Mill.* Bari, Laterza, 1921.

David Ricardo pensò e scrisse dopo gli sconvolgimenti napoleonici, e mentre sotto gli occhi suoi la vita economica inglese ne era profondamente commossa e mutata. Già da questo aspetto dunque sarebbe spiegabile un richiamo al grande economista inglese, il di cui pensiero ci appare tanto presente nella grande analogia dei momenti attuali della storia nostra. Ma indipendentemente però da qualsiasi affinità Ricardo è un gigante, e quindi un nuovo studio su di lui non sorprende, anzi al contrario forse sorprende che abbia caratteri e proporzioni così limitate.

Bene dunque ha fatto l'illustre professore dell'Ateneo napoletano a darci questo svelto e direi elegante profilo dell'opera scientifica del Ricardo, con una sintesi che ne dimostra la perfetta padronanza, per quanto lasci incerto il lettore sul valore attuale di essa e sulla resistenza quindi ch'abbia potuto opporre all'azione del tempo.

Se ciò è da dirsi del saggio sul Ricardo, ben più si può lodare quello sul Mill. Il quale non ha bisogno di ragioni e non può destare sorprese, perchè John Stuart-Mill fu veramente una mente eccelsa, anzi una di quelle creature straordinarie che onorano l'umanità per l'armonia mirabile delle eccezionali qualità della mente e dell'animo. Pochi infatti realizzarono come il Mill la sentenza del Mazzini, che calcolo e poesia sono le note di un'anima bene equilibrata.

Se i *Principii di Economia politica* sono, dal 1848 ad oggi, certamente superati per tanti riguardi, in quanto la scienza economica è andata gradatamente mutando e perfezionando se stessa, nondimeno essi restano un monumento magnifico di scienza, e ancor oggi è necessario conoscerli e studiarli. Ma il *Sistema di logica* è uno di quei capolavori che, superando il tempo e ogni così detto progresso della scienza, restano come permanenti affermazioni del pensiero umano, veri pilastri di sostegno della ragione nostra. Non vi è uomo di media coltura il quale non debba qualche cosa di se stesso a questo *sistema.*

E ancorchè, con quella faciloneria caratteristica di troppi uomini dei tempi nostri, i quali hanno speciali mentalità giornalistiche e nessuna attitudine scientifica, ma nondimeno stanno sulle cattedre e governano il paese, si dica che gli istituti rappresentativi sono radicalmente mutati, credo anche che le opere — chiamiamole minori — «On liberty» e «Considerations on representative government», siano sempre ragguardevoli contributi allo studio delle forme parlamentari di governo.

Una sola domanda vorremmo fare all'A., che giustamente è risalito a questi maestri quasi a far richiamo a chi crede che tutto si riduca alle cose e alle idee del giorno: e perchè non ha mai ricordato che il Ferrara ha dato, non tanto sul Mill, quanto sul Ricardo, un saggio che pur bisogna conoscere quando in Italia si ritorna al Ricardo? A me pare che si dovesse farne degno accenno.

A. B.

ANDRÉADÈS A. — *Le montant du budget de l'Empire Byzantin.* Paris, Leroux, 1922.

La storia delle Finanze ha da alcuni anni conquistato per intero il prof. Andrèades, pensatore e scrittore geniale, decoro e vanto della Università di Atene e della scuola economica greca. Alle opere ormai celebri sulla storia delle finanze della Grecia antica e sulla amministrazione ferroviaria dei veneziani nelle isole Jonie, prezioso contributo alla storia della Serenissima, che vorremmo tradotto nella nostra lingua, il professore Andréadès fa oggi seguire una erudita monografia nell'ammontare del bilancio nell'Impero bizantino, che meglio di ogni altro dato può esprimerne la potenza finanziaria e politica «*Le budget* — amava dire Napoleone — *est le miroir de l'État*».

È un dato, però, che gli storici, pure affermandone la suprema importanza, non riuscirono finora a stabilire. I documenti finanziari, copiosi per i bilanci dell'Egitto, di Atene, dei Califi di Bagdad, per gli Stati feudali occidentali, mancano addirittura per i bisantini. Uno dei più valenti storici del diritto di Bisanzio, il De Meynard, dichiarò il problema addirittura insolubile. Ed, invero, come conciliare le valutazioni congetturali di Paparrigopulos, che attribuiva all'Impero una entrata, pari in moneta nostra, a 640 milioni di franchi oro, con quelle dello Stein, che riduceva le entrate bisantine a soli 120 milioni di franchi oro?

Tale però non apparve del tutto all'Andréadès, il quale in mancanza di cifre sicure, ricorse, per calcolare le entrate e le spese dell'Impero a fonti locali e generali, a notizie sussidiarie, a sottili congetture, a profonde indagini comparative, finora neglette dai numerosi storici che si occuparono della questione, giungendo alla conclusione che se è possi-

bile costruire in base a si svariati elementi il bilancio di un singolo imperatore o di un determinato periodo, non è punto facile conoscere il bilancio d'un Impero, durato quasi dieci secoli e passato attraverso le più fortunose vicende. Perciò, mentre si possono citare regni di principi durante i quali le entrate ordinarie discesero alla cifra esposta dallo Stein, se ne possono designare altri, e ben più numerosi, in cui salirono alla cifra esposta dal Paparrigopulos, che meglio conosceva il labirinto delle finanze dei Macedoni, dei Comneni e dei Paleologhi. La conclusione temperata, imposta dalla assoluta mancanza di documenti finanziari sintetici, analoghi a quelli scoperti per le entrate e le spese dei Califi, riflette il temperamento equilibrato dell'Andréadès, riuscito anche questa volta con un acuto esame delle condizioni economiche dell'Impero, a chiarificare uno dei problemi più confusi e caotici della storia bisantina.

Ma la soluzione, data la estensione, la potenza, il fasto dell'Impero bisantino, per molti lustri il più ricco dell'universo, non può appagare nè l'Andréadès, mente per eccellenza ricostruttiva, nè gli studiosi. È mai possibile che un'impero simile, in cui la contabilità pubblica fu sempre in onore, mancasse d'un quadro fedele e completo delle spese e delle entrate pubbliche quale si ebbe a Venezia nei «*ristrati*» della Dominante e in Francia ai tempi di Colbert e del re Sole? Non potrebbe darsi che i contabili bisantini rinunciassero a compilarlo, per nascondere ai sudditi come gli imperatori erogavano il prodotto dei tributi e l'oro dei tesori pubblici? Il cardinale di Richelieu, incline a confondere le entrate private e pubbliche, affermava che «les finances étant le nerf de l'État ne sauraient être divulguées aux profanes». Nulla di più facile che i computisti ed i politici bisantini pensassero egualmente.

Sono tutti dubbi che l'Andréadès, in cui come nel nostro Villari, le intuizioni, sempre felici, precorrono l'opera dell'erudito, saprà presto diradare. I dati frammentari, le verità parziali, oscure e contrastate, saranno all'ultimo, con nuove ricerche documentarie alle quali, per il suo amore alle verità lontane, non può rinunciare, composti ad unità. Soltanto egli non edifica se non dopo aver demolito. È prima critico che storico. Così sarà anche del bilancio di Bisanzio, l'Impero dell'oro. La storia delle finanze bisantine, alla quale l'Andréadès con intenso fervore attende da molti anni, fornirà agli studiosi, in luogo delle cifre congetturali odierne giustamente da lui criticate, le cifre ragionate e definitive che sole possono convincere i dubbiosi e persuadere i partigiani dell'una e dell'altra sponda.

FEDERICO FLORA.

BERNARDINO A. — *Tributi e bilanci in Sardegna nel primo ventennio della sua annessione al Piemonte (1721-1740)*. Con prefazione del prof. GIUSEPPE PRATO. Torino, Bocca, 1921. L. 15.

Un economista e uno statistico insigni — il Jannacone e il Coletti — nella loro breve dimora in Sardegna, come è proprio degli uomini di alto ingegno e di animo generoso, — come il Besta in altro campo, — non solo diedero un proprio contributo di studi in onore e a vantaggio di quella Terra magnanima e di quella forte popolazione, ma lasciarono una tradizione di insegnamento e di metodo che diede i suoi buoni frutti. Or, da qualche tempo, Torino, e gli economisti illustri che continuano le tradizioni di quell'Ateneo, quali l'Einaudi e il Prato, completano la benefica influenza. E quindi abbiamo avuto e abbîamo ancora saggi varii di giovani sardi educati alla severa scuola piemontese, tutti dediti a illustrare economicamente, con metodo storico e documentario, la víta passata e presente della loro Isola.

E questo è uno dei saggi migliori, che segnaliamo con grande compiacimento, anche per rendere onore alla Terra che i governi italiani hanno costantemente trascurata, e trattata secondo quelle deplorevoli tradizioni che hanno fatto la Sardegna povera, e il popolo malcontento.

L'opera dà molto più di quel che il titolo promette, giacchè, pur per i limiti ristretti

del periodo preso in esame, 1721-1740, non è solo della finanza sabauda in Sardegna che l'A. si occupa, ma, attraverso essa e con documenti interessantissimi che da quella derivano, scrive una fresca e originale pagina della storia dell'Isola, che è storia di dolori e di miserie. Attendiamo quindi con interesse lo studio del periodo successivo, mentre questo ha dato occasione al chiaro prof. Prato ad una prefazione densa di pensiero, e di ammonimenti, per quanto tocca l'analogia fra i fatti del 1720 nell'Isola e quelli dei quali è stata ed è tuttora doloroso teatro. A. B.

MARTELLO T. — *Storia della Internazionale dalla sua origine al congresso dell'Aja*, nuova edizione con prefazione di G. ARIAS. L. 7 Firenze, Perrella, 1921.

Il 5 agosto 1862 alla « taverna massonica » di Londra, i delegati degli operai inglesi, unitamente ai delegati degli operai di Francia convenuti a Londra in occasione dell'apertura dell'esposizione universale, gettavano le basi del progetto d'unione operaia la quale prese poi il nome abbreviato di *Internazionale* (*Associazione internazionale dei lavoratori*, fondata a Londra il 28 settembre 1864).

I primi anni di questa associazione sono di scarsa importanza. È solo a datare dal 1866, epoca del suo primo congresso (a Ginevra), che essa acquista grande sviluppo e non lieve influenza politica. Nel 1868, anno del suo terzo congresso (a Bruxelles), l'*Internazionale* assume già quel carattere di sfida ai Governi europei, che tanto doveva meravigliare e impressionare le decadenti classi sociali della borghesia, le quali, attratte da ideali umanitari, avevano al solito aiutato, anzichè combattuto, il nascere di quella associazione.

Le idee, o meglio i sentimenti, dei capi della *Internazionale* riguardo alla proprietà privata, al diritto di credito, agli scioperi, alle macchine, all'istruzione pubblica, alla politica interna ed a quella estera, le loro decisioni nei vari congressi, l'azione della *Internazionale* nella Comune di Parigi, il meccanismo interno della associazione, i rapporti tra l'*Internazionale* e le *Trade's Unions* inglesi, persino il cifrario segreto della associazione stessa, sono largamente esposti, delucidati, discussi nel volume del compianto prof. Tullio Martello, volume che pubblicato per la prima volta dall'autore nel 1873, riappare ora per opera della Casa editrice Perrella e del prof. Arias.

Nè a ciò si limitava il Martello, chè egli analizzava anche la posizione dell'*Internazionale* in Francia, in Inghilterra, in Belgio, in Olanda, in Germania, in Austria, in Russia, in Spagna, in Italia, in America, ed avvertiva (pag. 392 della odierna edizione) che riteneva di aver reso conto dei fatti con scienza e coscienza « per aver studiato nel suo campo d'azione il socialismo, per aver conosciuto personalmente molti degli uomini che ne identificano le teorie, per aver frequentate le loro assemblee pubbliche e le loro riunioni segrete, e per averne dal paragone tratto argomento a giudicare gli uomini, le passioni ed i principî ».

Oggi che nuove *Internazionali*, dopo la primitiva di Londra, sono sorte, quali quella di Amsterdam e l'altra bolscevica di Mosca, torna assai utile rileggere cosa rappresentasse una simile associazione al suo inizio, quali fossero i suoi potenti aiuti e quali i principali ostacoli, gli ideali caratteristici e i mezzi posti in opera per tentare di tradurli in atto. E tale studio può assai giovare per intendere le linee generali di un movimento, che, originato dallo sviluppo della grande industria e dal fortissimo incremento di ricchezza del secolo XIX, continua tuttora intenso, nè probabilmente potrà aver termine sino a che permarranno i fenomeni economici a cui esso è strettamente connesso.

GUIDO SENSINI.

TAUSSIG F. W. — *Selected readings in international trade and tariff problems.* Boston, Ginn, 1921. 3 dollari.

Questo volume fa parte di una serie di « Selections and documents in economics », edita dal Ginn: un'altra serie di antologie economiche, che può stare degnamente a fronte di quella, più nota in Italia, pubblicata dalla Università di Chicago.

Il Taussig ha cercato di formare un testo sufficiente per gli studenti che debbano seguire un corso sulla teoria del commercio internazionale e sulla politica commerciale; ma il libro può servire come lettura sussidiaria per quegli studenti che abbiano come testo principale un trattato generale od una monografia sull'argomento.

L'eminente compilatore si è ispirato a sani criteri: anzitutto ha cercato di dare una certa organicità all'insieme degli argomenti trattati, suddividendo il libro in tre parti, dedicate rispettivamente allo studio della teoria generale del commercio internazionale, alla discussione sulla protezione e sul libero scambio, all'esposizione delle controversie sul protezionismo negli Stati Uniti. La prima parte è incardinata sugli scritti dei classici: Ricardo e Mill, completati da studi di Cairnes, Taussig, Bullock. La seconda parte, insieme ad estratti dalle opere di Smith, Mill, List, Bastiat, contiene scritti più moderni di Wagner, Schüller, Brentano e un estratto della famosa relazione Méline. L'ultima parte raccoglie relazioni, memorie e discorsi di uomini politici e di rappresentanti del commercio e dell'industria.

Qualche lacuna in un'opera di questo genere è inevitabile, ma bisogna riconoscere che il Taussig è stato sagace nella scelta.

Uno speciale pregio di questa antologia consiste nell'essere essa composta di tante trattazioni monografiche complete su singoli problemi, e non di bocconcini e brandelli di monografie, come altre simili compilazioni. Perciò il pensiero dei singoli autori compare nitido ed integro.

Parecchi dei brani riportati sono poco noti o dimenticati, ed il Taussig, restituendoli alla luce, ha reso un servizio non soltanto agli studenti ma anche a qualche economista, il quale potrà accorgersi che idee, ch'egli riteneva originali creazioni della sua mente, erano state già esposte, molti anni or sono, da altri, forse in forma migliore.

G. M.

FEDERAZIONE PRO MONTIBUS. – *Il regime doganale del legno.* Bologna, Cappelli, 1921. L. 20.

Contiene uno studio introduttivo del Ranuzzi Segni sull'approvvigionamento mondiale del legname, in rapporto alla restaurazione silvano-montana in Italia; una relazione del Somma sui diritti doganali sul legno e i loro effetti, che arriva a conclusioni ingiustificate ed ingiustificabili circa la necessità di alti dazi protettivi; la relazione del Miliani alla Commissione Reale per lo studio del regime doganale, informata ad analoghi criteri protezionisti; alcuni documenti, una accurata bibliografia e parecchi diagrammi, raccolti dal Borghesani. G. M.

COLOMBO P. — *Mondo politico contro mondo economico.* Milano. La Stampa Commerciale, 1922. L. 8.

In quest'opuscolo c'è la politica contro l'economia. L'A. si accapiglia prima con i liberisti di cui costruisce un tipo immaginario per picchiarvi comodamente sopra. Poi fa un attacco a fondo contro l'invadenza dello Stato nei problemi economici, di cui mette in evidenza, come farebbe uno dei liberisti contro cui si è prima scagliato, tutti i difetti e le dannose ripercussioni. Infine propone il rimedio miracoloso che deve « risolvere la questione sociale »: togliere al parlamento ogni ingerenza in materia economica e crear un « governo economico » a fianco di quello politico. L'A. dimentica di precisare due punti, che tuttavia non appaiono trascurabili, e cioè: 1º quando un problema economico non ha alcuna importanza politica e viceversa; 2º come farà a spogliare l'attuale parlamento di ogni potere sui fatti economici. Se egli ci pensasse un po' vedrebbe che, purtroppo, la situazione non si risolve con rimedi semplicisti e miracolosi come quello da lui proposto, che, a prescindere da ogni giudizio sulla sua efficacia, non si vede come possa essere praticamente adottato. E. C.

ASSAN G. G. — *La question du contrôle ouvrier en Italie.* Paris. Giard, 1922. Fr. 10.

PICARD R. — *Le contrôle ouvrier sur la gestion des entreprises.* Paris, Rivière, 1922. Fr. 4,50.

Alla letteratura del controllo operaio sulle industrie i due lavori dell'Assan e del Ricard portano un contributo notevole di notizie intorno alle varie fasi che in Italia ed altrove ha attraversato il movimento relativo e alla legislazione dei vari paesi. Nell'opuscolo dell'Assan è più ampia la trattazione del movimento avvenuto in Italia nel 1919-1921; l'A. mostra di essere bene informato delle cose nostre, delle quali parla con notevole precisione ed obbiettività. Egli non ha tenuto però alcun conto, forse perchè la compilazione del suo lavoro è di data anteriore, dei risultati dell'indagine condotta dalla *Riforma Sociale*, e non si è occupato del noto caso Mazzonis, che pure ha diretta relazione con il movimento sociale di quel turbinoso periodo.

Copiose, specialmente nell'opuscolo del Picard, sono le notizie intorno alla legislazione straniera, esaminata dall'A. con uno spirito prevalentemente favorevole al controllo.

E. C.

MARSHALL L. C. — *Business administration.* Chicago, University of Chicago Press, 1921. Dollari 4.

Un'altra delle mirabili antologie economiche edite per cura degli insegnanti nell'Università di Chicago. Il sistema è il consueto: la materia è stata razionalmente suddivisa in tante parti, a ciascuna delle quali corrisponde una parte del libro. Una breve introduzione indica in modo sommario il contenuto di ciascuna parte e imposta i principali problemi che dovranno esservi discussi. La discussione si svolge attraverso brani di trattazioni d'autori diversi, attinti alle più diversi fonti: libri, articoli di periodici, relazioni ufficiali, relazioni d'aziende private, ecc.

Questo volume è destinato a servire come un'introduzione generale agli studi superiori commerciali che si compiono nella «School of Commerce and Administration» dell'Università di Chicago. La prima parte, composta interamente dal Marshall, presenta una delimitazione generale del campo dell'amministrazione delle aziende. La seconda parte esamina il problema della localizzazione geografica e topografica degli impianti industriali e commerciali. La terza parte — la più ampia — discute successivamente le varie funzioni dell'amministratore di un'azienda: amministrazione commerciale, amministrazione della produzione, amministrazione dei rischi; studia la forma dell'unità aziendale; espone gli aspetti fondamentali dell'amministrazione. L'autore si sforza di porre in evidenza le molteplici interdipendenze esistenti fra i vari problemi dell'amministrazione aziendale. L'ultima parte, brevissima, consiste nell'esame di un caso concreto: nell'esame, cioè, dei procedimenti seguiti per preparare e per eseguire una vasta trasformazione d'una impresa industriale. L.

COMSTOCK A. — *State taxation of personal incomes.* New York, Longmans Green, 1921. Doll. 2.50.

È una interessante analisi delle varie applicazioni che l'imposta sul reddito ha avuto nei principali stati dell'Unione nord-americana. Si conoscono generalmente gli ultimi provvedimenti legislativi e l'imposta generale sul reddito, recentemente attuata negli Stati Uniti, ma non si conoscono i precedenti di quest'imposta e le speciali applicazioni nelle finanze dei singoli stati. Onde il diligente studio dell'A. reca un contributo utile anche perchè fa conoscere come si riaffermi in un organismo fiscale complicato dal regime federale l'imposta personale sul reddito. Sono prima brevemente ricordati i tratti principali segnati dall'evoluzione dell'imposta sul reddito, gli esperimenti delle imposte proporzionate alla

ricchezza o al reddito in forma grossolana e limitata in alcune Colonie nel periodo della dominazione inglese nella seconda metà del Sec. XVII e nel Sec. XVIII. La guerra di secessione e gli esempi dell'estero attivarono il bisogno ed il movimento per *l'income tax;* nel primo decennio di questo secolo e dopo lo scoppio della guerra l'imposta è entrata nelle nuove organiche applicazioni pratiche. Il movimento legislativo andò accompagnato ad un movimento dell'opinione pubblica sempre più favorevole all'imposta sul reddito. L'A. passa quindi ad un esame analitico delle applicazioni dell'imposta in vari stati: New York, Wisconsin, Massachussetts, Missouri, Carolina, Virginia, ecc. Per ciascuno ricorda brevemente la preparazione, i progetti, le principali caratteristiche (aliquote, progressività, le imposte connesse, i risultati fiscali, ecc.). In un ampio capitolo conclusivo l'A. riassume i caratteri comuni e le differenze fra le varie applicazioni: ad es. differenze notevoli esistono per la progressività, per i minimi esenti, per le deduzioni ed esenzioni. Molte questioni sorgono per i conflitti delle giurisdizioni fiscali e le doppie tassazioni, che erano già gravi per il complicato sistema politico e fiscale degli Stati Uniti, e che la nuova imposta sul reddito è venuta a complicare. L'A. rileva pure la spinta che l'introduzione dell'*income tax* ha dato alla organizzazione fiscale in quel paese. Nelle appendici sono dati il rapporto preliminare del comitato per un sistema modello di tassazione statale e locale e vari importanti paragrafi della *personal income tax law*, ed una breve bibliografia.

GINO B.

CHIUMENTI VIRGILIO — *Guida-Almanacco pel contribuente italiano per il 1922.* Bologna, L. Cappelli, 1922, pag. 581.

È un riassunto molto chiaro di gran parte della attuale legislazione fiscale italiana. L'imposta straordinaria sul patrimonio, l'imposta sui terreni, sui fabbricati, sui redditi di ricchezza mobile, sui profitti di guerra, le sovrimposte comunali e provinciali, le tasse di registro, di bollo, ecc., sono metodicamente esposte nei loro tratti fondamentali, nelle loro aliquote, nei loro modi di applicazione.

« La legislazione fiscale [dice l'Autore] ha subìto in Italia — come negli altri paesi — durante il periodo bellico e nel dopo guerra continue e sostanziali modificazioni, sicchè riesce talvolta difficile, perfino alle persone pratiche della materia, raccapezzarsi... Abbiamo quindi pensato che si sarebbe resa molto utile la pubblicazione di un volume, in cui la intricata materia fosse esposta sinteticamente, in forma piana e chiara, togliendo la necessità di lunghe e noiose ricerche; abbiamo sopratutto voluto far cosa pratica per i possidenti, pei professionisti, e per gli uomini d'affari ».

A me sembra che l'Autore, il quale fu già agente capo delle imposte, abbia raggiunto assai bene lo scopo che si era proposto. Egli ci promette di rinnovare d'anno in anno il suo volume, apportandovi tutte le modificazioni che si renderanno necessarie, in relazione alle nuove disposizioni legislative in materia tributaria. Avremo così un utilissimo annuario, la cui mancanza era assai sentita nel nostro paese.

GUIDO SENSINI.

REMENOWSKY E. — *Grundriss der allgemeinen Warenkunde.* Leipzig, Barth, 1921. Due volumi. M. 200.

È questa la sedicesima edizione del famoso trattato di merceologia noto col nome di ERDMANN-KOENIG, dal nome di Otto Linné-Erdmann, autore della prima edizione pubblicata nel 1833 e delle cinque successive, e da quello di Ch. R. König, che rivide e rifece dal 1871 al 1886 altre cinque edizioni. Attraverso l'elaborazione di costui, e poi di Eduard Hanausek per le edizioni dalla 12ª alla 14ª, e infine del Remenowsky, dalla 15ª in poi, l'opera si è andata continuamente trasformando, in modo da avere ben poco di comune con le prime edizioni, una delle quali abbiamo potuto ritrovare — per curiosità di confronto — in una biblioteca di Roma.

La merceologia è lo studio scientifico di quelle materie naturali o artificiali, che, allo stato originario o dopo aver subito trasformazioni per opera dell'uomo, vengono destinate al soddisfacimento dei bisogni. È una disciplina sperimentale, che tende a riconoscere ed a valutare le merci ed a rappresentare le relazioni intercedenti fra le diverse merci. Si può dividere in due parti fondamentali: studio delle materie prime, che pone in luce le proprietà originarie od acquisite delle materie stesse; studio dei processi di elaborazione, o tecnologia, che chiarisce le condizioni richieste per l'acquisto di nuove proprietà.

Il trattato che abbiamo sott'occhio è suddiviso in due sezioni, dedicata la prima allo studio delle materie organiche, la seconda a quello delle materie inorganiche. Crediamo utile indicare più particolarmente la suddivisione delle materie.

I. **Materie inorganiche**. — 1. Pietre ornamentali. — 2. Materie da scolpire. — 3. Pietre da costruzione e da cementazione. — 4. Pietre da molino. – 5. Materiali per affilare e per levigare. — 6. Argille e ceramiche. — 7. Vetri. – 8. Materie infiammabili. — 9. Petrolio, cera fossile, asfalto. — 10. Industria dei combustibili, del catrame e derivati. — 11. Prodotti delle miniere e delle officine metallurgiche. — 12. Acidi minerali. — 13. Sali minerali della grande industria. — 14. Materiali coloranti.

II. **Materie organiche**. — 1. Alimenti d'origine vegetale. — 2. Alimenti d'origine animale. — 3. Bevande, alimenti nervini. — 4. Materie medicinali. — 5. Caucciù. — 6. Gomme. — 7. Resine. — 8. Oli eterei. — 9. Grassi. — 10. Cere. — 11. Lavorazione dei grassi, degli oli, e delle cere. — 12. Materie esplodenti. — 13. Sughero. — 14. Legno. — 15. Materie organiche coloranti. — 16. Fibre tessili e cartacee vegetali. — 17. Fibre tessili d'origine animale e loro surrogati. -- 18. Prodotti della filatura. – 19. Tessuti. — 20. Imbiancatura, tintura e stampa dei filati e dei tessuti. — 21. Carta. — 22. Materie per concia. — 23. Cuoio. — 24. Colle. — 25. Pelli e pelliccie. — 26. Piume. — 27. Prodotti naturali ed artificiali plastici. — 28. Sali organici. — 29. Materie concimanti.

Il trattamento delle singole materie è sempre accuratissimo, e al corrente degli ultimi progressi della chimica e della tecnica. Confrontando qualche capitolo del trattato tedesco col corrispondente capitolo di qualche recente manuale italiano, non siamo rimasti molto soddisfatti nel nostro orgoglio nazionale. Anche per materie che interessano molto da vicino il nostro paese, la trattazione italiana non giunge ad emulare quella germanica. Auguriamo prossima una nuova edizione dell'opera del Villavecchia, sola forse fra le pubblicazioni italiane in questa materia che possa degnamente paragonarsi alle migliori estere.

Tornando al trattato del Remenowsky, non possiamo omettere di far menzione del capitoletto aggiunto sull'« economia dell'elettricità », ricco d'interessanti notizie; e dell'appendice di « notizie statistiche per la ricostruzione », una sessantina di pagine fitte d'informazioni sulla produzione e sugli scambi delle principali merci negli ultimi anni precedenti alla guerra e negli anni più recenti.

Un amplissimo ed accurato indice alfabetico fa sì che il trattato equivalga ad una vera e propria enciclopedia merceologica, e agevola le ricerche. L.

FLORIDIA S. — *Geografia commerciale*. Napoli, Casella, 1922. L. 17.60.

Libro scolastico compilato con diligente cura. L'autore non poteva aspirare ad originalità, ma ha saputo in generale attingere alle migliori fonti, sicchè è riuscito a compiere un lavoro serio e degno di lode.

La trattazione è divisa in tre parti principali: la prima studia i vari paesi, la seconda i vari prodotti, la terza le vie di comunicazione. Una quarta parte, che costituisce in certo modo un'appendice, contiene maggiori particolari intorno all'economia italiana.

L.

BÜTTEL M. — *Die Seide auf dem Weltmarkt*. Berlin, Reimer, 1919. M. 7.

Garbata ed accurata esposizione delle condizioni del mercato serico mondiale negli ultimi anni anteriori alla guerra, e delle vicende di esso negli anni dal 1914 al 1919. Sa-

rebbe interessante veder completata l'esposizione col racconto delle straordinarie vicende dell'ultimo biennio, che verrebbe ad integrare il quadro delle conseguenze della guerra sul mercato serico.

Si può rimproverare all'autrice di aver trattato un po' fuggevolmente dei mercati dell'Estremo Oriente, che pure dominano la produzione, mentre è ampia la trattazione dedicata ai mercati europei. È da notare però che nella stessa collezione di scritti sull'industria tessile, diretta dal prof. Arndt, nella quale è compresa la monografia della Büttel, un'altra monografia è specialmente dedicata all'Estremo Oriente, quale concorrente sul mercato mondiale dei tessili. Perciò forse l'autrice ha voluto evitare ripetizioni, che pur non sarebbero riuscite inutili.

Del mercato italiano è trattato con accuratezza e con sufficiente copia di notizie.

G. M.

WHITE B. — *Gold.* London, Pitman. 2 *s.* 6 *d.*

Un altro ottimo volumetto della collezione « *Pitman's common commodities and industries* ». L'autore accenna, in brevi ma densi capitoletti, le proprietà del metallo, la storia degli impieghi di esso, la storia della sua produzione, le prospettive di questa per il prossimo avvenire, fermandosi poi a trattare ampiamente dell'impiego monetario, e più succintamente dell'impiego industriale. L.

CIAPETTI G. — *L'alcool industriale.* Milano, Hoepli, 1922. L. 10,50.

Il Ciapetti ripubblica, interamente trasformato, questo manualetto, del quale la prima edizione era uscita venti anni or sono. Materie allora appena accennate sono trattate ora a fondo, nuovi argomenti si sono aggiunti.

L'Autore studia distintamente la produzione dell'alcool industriale e l'impiego di esso ai più vari fini, esponendo parecchi processi da lui ideati, fra i quali ricordiamo quello per la dealcoolizzazione del vino.

Libro interessante, che pone in evidenza quanto si potrebbe fare in Italia per utilizzare una nostra grande risorsa, che oggi viene trascurata o sperperata in gran parte.

L.

IMPERIAL INSTITUTE — *Indian Trade Enquiry.* 1) *Reports on jute and silk.* 5 *s.* 2) *Reports on rice.* 6 *s.* London, Murray, 1920-21.

Nel 1916 il Segretario di Stato per l'India invitò l'Istituto Imperiale ad eseguire un'inchiesta sulla possibilità di più ampio impiego, nelle industrie britanniche, delle materie prime provenienti dall'India. L'Istituto accettò l'invito e formò vari comitati incaricandoli di studiare singole materie o singoli gruppi di materie prime, sulla base degli elementi che già aveva raccolti l'Istituto per mezzo dei suoi uffici d'informazioni tecniche e scientifiche.

Le relazioni che ora vengono pubblicate si riferiscono soltanto ad una parte delle materie sottoposte ad indagini; verranno prossimamente pubblicate altre relazioni intorno alle pelli, ai semi oleosi, alle resine, al legname, alle materie per concia, ecc.

Per noi italiani presentano speciale interesse le relazioni sul commercio del riso indiano e sulla produzione e sugli usi del riso. Sono annesse a questa monografia copiosissime notizie sulla produzione e sul commercio mondiale.

La relazione sulla juta può interessare i nostri industriali, che appunto dall'India ricevono i loro approvvigionamenti di materia prima.

La relazione sulla seta potrà essere letta con profitto dai nostri filatori, ai quali si disegna la minaccia — non imminente, ma non perciò trascurabile — di una più vivace concorrenza da parte dell'India. G. M.

QUIN L. H. — *Metal handbook and statistics*, 1922. London, Metal Information Bureau, 1922. 5 *s.*

Il noto annuario di Quin è stato pubblicato anche quest'anno con la consueta sollecitudine ed è ricco dei soliti dati sulla produzione, sul commercio e sui prezzi dei metalli, che riescono utilissimi a chiunque, per ragioni scientifiche o pratiche, abbia a studiare il mercato dei metalli.

Osserviamo alcune inesattezze nei dati riguardanti l'Italia: così a pag. 180 la produzione dell'antimonio è indicata di 125 t., invece che di 80, a pag. 224 la produzione della ghisa nel 1916 è indicata di 455 mila, invece che di 467 mila t., e alla stessa pagina sono forniti dati sensibilmente diversi da quelli ufficiali, circa la produzione dell'acciaio. Queste ed altre minori inesattezze potrebbero essere evitate se il Quin attingesse notizie alla fonte ufficiale, cioè alla *Rivista del Servizio Minerario*, pubblicata dall'Ispettorato Centrale delle Miniere. G. M.

HERTLEIN A. — *Die Statistik in Dienste der Bankorganisation.* Leipzig, Gloeckner, 1920. M. 19.50.

Utile esposizione delle svariate applicazioni dei metodi statistici nella gestione delle imprese bancarie.

Un capitolo introduttivo discute alcune questioni generali: ufficio della contabilità, ufficio della statistica, generi della statistica bancaria, oggetto della statistica interna delle banche e suoi metodi, relazioni tra statistiche dell'economia privata e della pubblica economica, inquadramento della statistica nell'organizzazione bancaria. Parecchie di tali questioni sono trattate con soverchia prolissità, all'uso tedesco. La mentalità germanica si compiace delle interminabili discussioni sui confini delle varie discipline e sulle reciproche interferenze e relazioni di esse, discussioni che crediamo abbiano sempre piuttosto ostacolato che aiutato lo sviluppo della scienza. A nostro parere, in questo primo capitolo c'è molto superfluo.

In compenso è fitto di materia il secondo capitolo, che studia i singoli rami della statistica bancaria; l'esposizione sistematica in esso contenuta consente di vedere tutto il partito che si può trarre dai dati disponibili in un'azienda bancaria. E il terzo capitolo, ponendo in evidenza le varie elaborazioni cui si prestano i dati stessi per ottenere dati sintetici sullo stato e sull'andamento dell'istituto di credito, completa utilmente le indicazioni del precedente.

Brevi — troppo brevi — cenni sono dedicati alla statistica esterna, che pure è parte fondamentale dell'organizzazione di un ufficio statistico bancario.

Riesce di molto giovamento al lettore la seconda parte del libro, nella quale sono dati molti esempi di applicazione di metodi statistici da parte di grandi banche.

G. M.

HOLLAND R. W. — *Business statistics.* London, Pitman, 1921. 3 *s.* 6 *d.*

È un'esposizione elementarissima di alcune applicazioni di metodi statistici nell'amministrazione delle aziende; esposizione, in generale, chiara e corretta. Mancano però, nella trattazione, argomenti fondamentali, come quello dei rapporti statistici e quello delle medie. Il volumetto può servire come primo avviamento allo studio della statistica, per chi, pratico di affari, sia assolutamente ignaro di tal metodo. G. M.

VON BORTKIEWICZ L. — *Bevölkerungswesen.* Leipzig, Teubner, 1919.

Nitido manualetto di demografia, che viene ad arricchire la famosa collezione Teubner « *aus Natur und Geisteswelt* ». Il Bortkiewicz concepisce la demografia come una teoria quantitativa della popolazione, e non accoglie, per timore di una mal definita estensione dei

limiti di questa scienza, la introduzione di una «teoria qualitativa» della popolazione, nettamente proposta ed attuata dal nostro Benini. Tratta, pertanto, in una prima parte, della statistica della popolazione, esponendo e commentando sobriamente i dati sullo stato della popolazione, sull'aumento di essa, sulla densità e sull'addensamento, sulla composizione per sesso, età e stato civile, sulle nascite e sui matrimoni, sulle morti, sulle migrazioni. La seconda parte del libretto è dedicata alla dottrina della popolazione, che viene esposta storicamente nel suo svolgimento. Chi ha ascoltato le lezioni del Bortkiewicz su tal materia ritrova con piacere in queste pagine la concisa ma densa esposizione critica di fatti e di teorie, che rende così interessante l'insegnamento del valente statistico.

G. M.

AUBURTIN F. — *La natalité.* Paris, Crès, 1921. 9 frs.

Perfino in un paese dove il problema della natalità è stato profondamente sviscerato come in Francia, si può ancora scrivere qualche cosa d'interessante. Il libro dell'Auburtin, giunto in brevissimo tempo alla 3ª edizione, non si può dire originale, perchè ripete cose in buona parte già note intorno alle cause ed alle conseguenze della restrizione delle nascite. Ma tuttavia si legge con interesse, per l'esame specialmente profondo, compiuto dall'autore, dell'influenza esercitata dal regime successorio. L'Auburtin giudica che sia questa la principale causa dello spopolamento della Francia: ne vede ingranditi gli effetti, mentre non apprezza adeguatamente gli effetti d'altre cause. E perciò il suo contributo non è decisivo. Ma in questa materia ogni autore ha la sua tesi ed è soltanto dalla fusione dell'opera di molti vari indagatori che può aversi una visione adeguata al vero delle cause e degli effetti della tabe che rode la Francia. G. M.

DAVIS P. — *Immigration and Americanization.* Boston, Ginn, 1920. 4 doll.

Ancora un'antologia. Questo metodo della raccolta di brani di svariati autori su determinati argomenti va rapidamente propagandosi in America, e non passerà molto tempo che lo vedremo immigrare al di qua dell'Atlantico.

L'autore è lettore all'Università di Boston, ed il suo còmpito è appunto quello di illustrare i fatti dell'immigrazione negli Stati Uniti e dell'americanizzazione degli immigrati. Valendosi dell'esperienza raccolta nel corso delle letture e delle discussioni tenute per l'adempimento del suo compito, raccoglie in questo volume molti scritti su argomenti che a noi Italiani interessano quanto agli Americani; solo che noi vediamo il problema da un aspetto, per così dire, opposto di quello dal quale lo esaminano loro.

Dell'immigrazione è delineata la storia, sono studiate le cause, sono esposte le caratteristiche, sono analizzati gli effetti. È riassunta la legislazione sull'argomento.

Fra gli scritti sulle caratteristiche degli immigranti, notiamo un bell'articolo di J. F. Carr, che, per quanto antico d'una quindicina d'anni, è ancora di attualità: esso contiene un vivace e cordiale panegirico dell'immigrante italiano. Anche in altri scritti, gli accenni ai nostri connazionali sono quasi sempre improntati ad obbiettività e spesso a simpatia.

Il problema dell'americanizzazione è studiato nei programmi miranti alla snazionalizzazione degli immigrati, nella distribuzione di questi per zone e per occupazioni, nelle istituzioni dirette alla loro educazione ed istruzione, nelle norme e nella propaganda per la naturalizzazione. In un ultimo capitolo sono raccolte varie manifestazioni, prevalentemente di uomini politici, sul concetto di americanismo.

Il libro riesce molto interessante al lettore, sia per la natura delle questioni trattate, sia per la molteplicità dei punti di vista prospettati dai vari autori. L.

COMMONS J. R. — *Races and immigrants in America.* New York, Macmillan, 1920.

Nuova edizione d'un'opera pubblicata per la prima volta nel 1907, troppo scarsamente modificata dall'autore nonostante i profondi rivolgimenti avvenuti nell'ultimo quindicennio.

Il Commons conosce discretamente le condizioni degli immigrati in America, ma è invece in arretrato di almeno vent'anni per ciò che riguarda le condizioni dei paesi d'emigrazione. Ha una vaga idea di quel che fosse l'Europa verso la fine del secolo passato: e vede il vecchio mondo con quella boriosa miopia che sarebbe spiegabile in un piccolo commerciante incolto, arricchito all'improvviso, ma che è imperdonabile in un professore universitario di scienze economiche. Ciò che il Commons dice, per esempio, dell'Italia, alle pag. 70-79, rivela tale insipienza ed improntitudine da far pensare con melanconia che ci sarà in America chi accetterà come moneta contante le balordaggini dell'autore.

Avvertasi che il nostro severo giudizio non è in alcun modo determinato da spirito di campanile: il Commons parla con simpatia, in generale, degli immigrati italiani, pur considerandoli inferiori per razza ai suoi compatrioti. È un'opinione che può difendersi anche questa, benchè molti migliori argomenti possano addursi a pro della contraria tesi.

G. M.

MUZIO C. — *Geografia medica.* Milano, Hoepli, 1922. L. 48.

La prima parte di questo volumetto, che nella modesta mole di un manuale Hoepli fa capire un vero trattatello, è destinata all'esposizione di alcune nozioni generali di geografia sanitaria (così preferiremmo dire, invece che « medica »): sull'ambiente esterno, sull'acclimatamento, sull'alimentazione, sul vestiario, sull'abitazione, sull'igiene individuale; nozioni completate da alcuni cenni su argomenti di patologia esotica e di farmacologia.

Segue la parte speciale, divisa in tante sezioni quante sono le parti del mondo. Ogni sezione è suddivisa a sua volta in capitoli, dedicato ciascuno ad una regione geografica. E per ciascuna regione sono date sommarie ma non frettolose informazioni sul clima, sulle acque termo-minerali, sulle piante medicinali, sulla nosografia.

L'autore, medico di marina, ha visto molto mondo e tante cose espone che conosce per visione diretta e non attraverso i libri altrui. Anche perciò l'opera riesce istruttiva ed interessante. L.

PARK R. E. and BURGESS E. W. — *An introduction to the science of sociology.* Chicago, University of Chicago Press, 1921. Doll. 4,50.

Anche per le discipline sociologiche, come per le economiche, l'Università di Chicago va preparando una serie di antologie, destinate ad agevolare la conoscenza delle fonti delle varie dottrine e a sussidiare lo studio dei testi. Questo primo volume è una introduzione generale allo studio della sociologia, e benchè costruito, per così dire, a mosaico, viene a formare una vera e propria trattazione sistematica.

Ogni capitolo è diviso in quattro parti: la prima, introduttiva, è opera degli autori dell'antologia; la seconda comprende brani di vari autori; la terza, compilata dal Park e dal Burgess, offre un'esposizione sommaria di indagini e di problemi speciali attinenti alla materia trattata; la quarta contiene una serie d'indicazioni bibliografiche *. Il contributo originale dei compilatori è dunque assai ampio, poichè essi non si sono limitati a scegliere, raccogliere ed a coordinare brani dell'opera altrui, ma li hanno anche inquadrati in una trattazione unitaria e li hanno completati e commentati.

L'opera consta di quattordici capitoli, dedicati alle seguenti materie: La sociologia e le scienze sociali; la natura umana; la società e il gruppo; l'isolamento; i contatti sociali; le azioni mutue sociali; le forze sociali; la concorrenza; i conflitti; l'adattamento; l'assimilazione; il controllo sociale; la condotta collettiva; il progresso.

L.

---

* Della letteratura italiana gli autori si mostrano poco e male informati. Sono invece ricche le indicazioni sulle letterature americana ed inglese e discrete quelle sulle letterature germanica e francese.

CAMERA DI COMMERCIO E INDUSTRIA DI MILANO, UFFICIO DI STATISTICA. — *Numeri indici dei prezzi all'ingrosso del mercato di Milano, maggio-dicembre 1921.* Milano, La Stampa Commerciale, 1922.

Nel maggio del 1921 la Camera di Commercio di Milano ha iniziato la pubblicazione settimanale di un listino dei prezzi all'ingrosso di una grande quantità di merci contrattate sul mercato di Milano.

In base a tale rilevazione, essa molto opportunamente si è proposta di costruire un numero indice mensile del movimento dei prezzi, e adesso pubblica i dati relativi al periodo maggio-dicembre dell'anno decorso.

Le merci considerate sono 125 e scelte tra quelle di maggiore importanza nel movimento economico di Milano. Il prezzo mensile di ogni merce è la media aritmetica di quelli settimanali.

Ogni prezzo mensile è assunto con ugual peso, tranne che per talune poche merci d'importanza prevalente: queste ultime si fanno figurare più volte sotto diverse qualità.

Per base dei numeri indice di ogni singola merce si adotta la media aritmetica dei prezzi mensili di essa durante gli otto mesi considerati.

La media geometrica dei 125 numeri indici, ottenuti per un dato mese, è assunta come numero indice generale dei prezzi in quel mese.

Ecco i dati relativi ad otto gruppi di merci ed al totale di esse:

GRUPPI DI MERCI	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settem.	Ottobre	Novem.	Dicem.
I. Derrate alimentari vegetali (21 merci)	98,37	92,19	87,83	93,25	103,52	106,10	106,13	108,28
II. Derrate alimentari animali (16 merci)	104,27	88,27	90,06	96,62	101,62	104,98	107,14	104,73
III. Materie tessili (18 merci)	80,35	77,53	82,35	91,81	103,58	117,33	118,85	121,64
IV. Prodotti chimici (20 merci) . . .	100,13	90,65	89,28	96,27	101,92	105,35	106,42	104,79
V. Minerali e metalli (23 merci). . .	103,89	97,53	94,06	96,41	96,76	99,46	103,72	104,79
VI. Materiali da costruzione (8 merci) .	114,17	110,36	100,98	95,69	95,88	95,15	93,84	91,83
VII. Prodotti vegetali vari (7 merci) . .	101,14	92,81	87,69	95,30	105,68	106,06	103,77	107,16
VIII. Materie industriali varie (12 merci)	104,93	95,40	94,36	94,42	101,44	102,65	101,81	102,21
MEDIA GENERALE (125 merci)	99,20	91,49	90,04	94,91	101,18	105,04	106,18	106,62

Una critica al procedimento esposto, anche se fondata, sarebbe oziosa. Infatti se ci provassimo ad applicare altri tipi di medie, a modificare il numero delle merci considerate, a rendere ogni gruppo di merci diversamente rappresentativo, ecc., riusciremmo a costruire altre serie totali poco diverse dalla precedente, e che in ogni caso non modificherebbero il giudizio d'insieme che da quelle serie ci proponiamo di trarre.

Ad esempio, la nota serie del prof. Bachi, pur riguardando un numero di merci notevolmente minore e diversamente distribuito in quei varî gruppi, e pur computando solo i prezzi a fine mese, è pienamente solidale con la precedente.

Sta in questo la forza del metodo e la ragione del gran favore che quei numeri indici incontrano anche presso coloro, che sono in grado di valutarne appieno gli aspetti arbitrarî.

F. VINCI.

BUREAU FÉDÉRAL DE STATISTIQUE. — *Annuaire statistique de la Suisse*, 1920. Berne, 1921. Fr. 4.

L'Annuario Svizzero, pubblicato nell'agosto 1921, contiene dati su molte materie fino a tutto il 1920 e presenta i primi risultati del censimento del 1° dicembre 1920.

Fra le notizie più interessanti, dall'aspetto scientifico o da quello pratico, ricordiamo le tavole di nuzialità, di frequenza dei divorzi, di mortalità; i dati sulla popolazione alla fine del 1920, che segna un aumento di 127 mila ab. sul 1910, essendo salita a 3.880.000; i dati sul costo della vita, che alla fine del 1920 era due volte e mezzo maggiore che nel 1914; i dati sui bilanci di famiglie borghesi ed operaie nel 1919; i dati sul commercio estero nel 1919-20. L.

COMMONWEALTH BUREAU OF CENSUS AND STATISTICS. — *Year Book of the Commonwealth of Australia*, 1921. Melbourne, 1921.

La quattordicesima annata dell'Annuario Australiano è stata compilata sotto la guida di J. Stonham, secondo le direttive stabilite negli anni precedenti mercè l'opera dello Knibbs, ora passato alla direzione dell'Istituto Federale di Scienza e Industria.

Il volume, pubblicato nel novembre 1921, contiene i risultati sommari del censimento del 4 aprile dello stesso anno, che indica un aumento di circa un milione di abitanti, dal 1911. Notiamo anche la sezione — nuova — dedicata alla Nuova Guinea ex-germanica, ora amministrata dalla Federazione Australiana per mandato della Società delle Nazioni. L.

UNION OFFICE OF CENSUS AND STATISTICS. — *Official Year Book of the Union of South Africa*, 1921. Pretoria, 1921.

Abbiamo fatto cenno, in un precedente fascicolo, di questo ottimo annuario, del quale annunziamo ora la quarta annata.

Fra le principali innovazioni introdotte, ricordiamo la destinazione di speciali capitoli ai dati sui prezzi e sul costo della vita ed a quelli sul lavoro e sulle condizioni dell'industria. È stato alquanto esteso l'impiego delle rappresentazioni grafiche.

La pubblicazione di un bollettino quadrimestrale consente all'Ufficio Sud-Africano di tener al corrente la divulgazione dei dati statistici sulle condizioni del paese. L.

SERVICE DE STATISTIQUE DE LA VILLE DE PARIS. — *Annuaire Statistique*, 1915-18. Paris, 1921.

Per mettersi al corrente con la pubblicazione del suo annuario, l'ufficio statistico parigino raccoglie in un sol volume i dati per gli anni 1915-18. Il volume contiene molte notizie — specialmente in materia demografica e in materia finanziaria — molto utili per lo studio delle conseguenze della guerra. L.

UFFICIO STATISTICO MUNICIPALE. — *Annuario statistico della città di Kristiania*, 1919.

Benchè porti la data del 1919, questo annuario, pubblicato nel 1921, reca notizie su alcuni argomenti fino a tutto il 1920.

Richiamiamo l'attenzione sulle interessanti indagini circa la distribuzione della popolazione e su quelle circa i consumi popolari. I dati sul costo della vita mostrano che in media il costo stesso era tre volte e mezza maggiore nel 1920 che nel 1913. L.

DE MAURI L. – *Regulae juris*. Studio di consulto per libri d'arte, Milano, 1922. L. 10.

È la settima edizione della notissima raccolta di regole del diritto tratte dai migliori testi romani. Una gradevole novità di questa edizione è l'aggiunta della traduzione italiana ai testi originali. L.

ERNESTO BENEDUCE, *gerente responsabile*.

Città di Castello, Tipografia della Società Anonima Tip. «Leonardo da Vinci».

Maggio 1922

GIORNALE DEGLI ECONOMISTI
E
RIVISTA DI STATISTICA

Sciopero dei contribuenti?

Già da qualche mese alcune voci delle pubbliche entrate segnano contrazioni non trascurabili di per sè, e piene di significato quali sintomi che la crisi economica generale, dopo essere divenuta crisi della finanza privata, sta per estendersi alla finanza pubblica. Sarebbe stolto nascondersi che si tratta di un fatto molto grave. Nella dolorosa ricostruzione dell'economia postbellica, il contribuente ed il risparmiatore hanno dato allo Stato un sussidio superiore ad ogni aspettiva. Hanno dato un contributo che deve riuscire inesplicabile anzi per chi ignorava la moderazione e la prudenza di quella media borghesia, costituente tuttavia la parte più sana e più forte della nazione. Ma questa docilità del contribuente e questa parsimonia del risparmiatore hanno avuto il grave inconveniente di incoraggiare da parte dello Stato una debolezza verso le forze disgregatrici ed uno sperpero delle energie economiche, superiori ad ogni tolleranza. Non per nulla verso la fine del 1920 anche gli uomini più freddi e pacati ritenevano che una vera e propria rivoluzione sociale fosse ormai prossima in Italia, perchè le forze dissolventi erano senza ostacolo da parte degli organi statali storicamente incaricati di difendere, oltre le transeunti idealità ed i particolari interessi dei ceti dominanti, anche le condizioni minime permanenti e necessarie per la convivenza civile.

Non è più contestato da alcuno studioso che il movimento fascista, del quale si è fatta molta filosofia ma è ancora ignota la storia, istituendo la difesa privata di alcune condizioni elementari di esistenza mostrò come la nazione, incapace di darsi una ragionevole organizzazione politica, aveva pure la ferma ed efficace volontà di non perire in una catastrofe anarchica, come era quella verso la quale la conducevano, per viltà e per stoltezza più tosto che per tragico spirito innovatore, le correnti burocratico-socialiste ormai prevalenti nel paese. Senza pretendere di aggiungere nuove considerazioni a quelle infinite già fatte sul fascismo, dobbiamo ricordare per una istruttiva analogia che attraverso questa organizzazione non legale il paese salvò se stesso dai peggiori guai della dissoluzione economica e sociale.

Uno spirito così freddo e così pacato come Vilfredo Pareto aveva potuto in una serie di articoli, degni tuttavia della maggiore attenzione, prevedere per l'Italia prossime ed inevitabili le più gravi crisi sociali, perchè senza esempio, nella sua storia almeno, era la necessaria reazione salutare, sorta poi improvvisamente ad arrestare la catastrofe proprio quando questa pareva prossima ed inevitabile. E se negli ultimi due anni alcuni dei più gravi mali hanno trovato qualche sostanziale miglioramento, se il lavoro si riprende qua e là in condizioni normali e certe deformazioni mostruose della struttura sociale tendono a scomparire, ciò è senza dubbio dovuto a tale ripristino di alcune fra le condizioni elementari del vivere civile, le quali erano in parte scomparse e per il resto rapidamente stavano decadendo.

Questi pochi tratti di quella, che fu la storia ansiosamente vissuta in un tempo ancora così prossimo, meritano di essere richiamati dal facile oblio. Essi costituiscono un profondo insegnamento in un momento storico, come è tuttavia l'attuale, non solo grave ed oscuro ma anche profondamente diverso da quelli attraversati dal nostro paese prima della grande guerra.

Nell'anno 1921, testè finito, la vita italiana ha segnato un contrasto in apparenza inesplicabile. Da un lato la crisi economica sempre più grave in ogni sua forma: dissesti colossali e numerosi, ingorghi commerciali senza rimedio, disoccupazione su larga scala. Dall'altro lo Stato e gli enti locali in fondo privi di gravi difficoltà, perchè la massa contribuente si adatta a pagare aliquote favolose per una serie di tributi sovrapposti gli uni agli altri. E pure trova modo di portare allo Stato, per le più diverse vie, instancabilmente, miliardi e miliardi di risparmi.

Ben pochi spiriti critici si accorsero che questo contrasto non poteva durare e che la finanza pubblica si sarebbe salvata temporaneamente, ma non in modo definitivo a spese della economia nazionale. Importanti società versavano milioni di imposte allo Stato senza distribuire dividendo agli azionisti. Ne molto diversi erano i bilanci privati delle più ricche famiglie. I sovraprofitti accertati erano notoriamente pagati dal capitale, perchè gli stessi profitti erano già venuti meno e la crisi aveva ingoiato molte parti dei sovraprofitti passati. Bastava dunque essere libero dalla maomettana ignoranza della burocrazia e della demagogia nostrana per rilevare che la crisi nazionale non era superata con il ristabilimento di normali condizioni nei rapporti della proprietà e della libertà personale. Lo Stato doveva risolvere il suo problema, perchè la via tenuta con apparente successo non faceva che rendere più remota e forse più grave l'ora della soluzione. Mentre la produzione languiva, sotto l'azione delle imposte pazzesche e per l'aridità dei canali fornitori del nuovo capitale, il problema finanziario ben lungi dall'essere avviato verso la sua soluzione appariva gigantesco e minaccioso agli occhi di coloro i quali non si contentavano di confidare misticamente sulle forze risanatrici della natura.

Eppure nei documenti ufficiali e nell'azione politica nessuna traccia d queste pur ragionevolissime preoccupazioni!

***

E così si venne al 1922. Nei primi mesi di quest'anno alcuni timidi accenni nei giornali ci avevano dato notizia che i contribuenti più duramente colpiti o più imprudentemente provocati dalle amministrazioni locali si disponevano a iniziare o avevano iniziato lo sciopero. Da principio il movimento pareva del tutto locale. Ma a una più profonda riflessione doveva risultare il pericolo che alla volontà iniziale di non pagare, potente perchè inacerbita dalla nessuna tutela accordata dallo Stato agli interessi legalmente riconosciuti dei contribuenti colpiti in misura più grave, si sostituisse la impossibilità di pagare. E valga il vero. Da un lato la crisi economica, sensibile ormai in tutte le forme di entrata, e la crisi del credito, che esclude il ricorso a debiti tollerabili per far fronte agli oneri fiscali, dall'altro il meccanismo tributario sempre più complesso, sempre più opprimente, sempre più preciso nella sua azione, rapidamente diminuiscono quel margine fra reddito ed imposta, che allo stesso contribuente più eroico e rassegnato appare irriducibile. Quindi il senso disperato che la rassegnazione e la pazienza, ben lungi dal preparare la salvezza economica privata e pubblica, conducono alla rovina propria e nazionale. E lo spirito di ribellione verso un sistema che appare incapace di salvare l'erario pubblico, mentre sacrifica senza limite i privati.

Come si è detto, non sono mancati precedenti sin dall'inizio di questo anno ed anche nell'anno passato: per esempio valgano i rifiuti di pagare le imposte da parte di certi contribuenti nel Cremonese e nel Modenese. Ma si trattava di casi isolati. Ora non più. Mentre scriviamo, nella provincia di Bologna, la quale ha il triste privilegio di essere un laboratorio sperimentale per le novità e per le stranezze economiche e sociali, si sta iniziando, in occasione della scadente seconda rata delle imposte dirette, lo sciopero dei contribuenti come protesta contro l'oppressione fiscale. E si costituiscono organizzazioni locali e nazionali per attuare i più larghi propositi di resistenza e di lotta.

Nessuno pensa che lo sciopero possa ora essere totale. Ma nessuno si attende che il movimento possa essere soffocato da qualche spavalda dichiarazione degli organi burocratici, essendo notoriamente lo Stato avvezzo da noi a tutte le debolezze di fronte a chi semplicemente sa osare. Il problema è dunque ormai posto ed è assai probabile che non tarderà ad imporsi in tutta la sua estensione determinando il più largo consenso in molte altre plaghe sofferenti sostanzialmente degli stessi mali. Poco importa che pretesto ed occasione al movimento siano state procedure d'accertamento più rigorose che altrove, o sovraimposte *bolsceviche* spinte fino ad altezze ignote in altre province, o una dissennata applicazione di provvedimenti catastali, contrarii ad ogni norma precedente e ad a ogni criterio di equità. Tutto ciò spiega come questa provincia, sentendosi più duramente colpita, abbia creduto di prendere l'iniziativa. Non esclude che altre province (le quali di contro a condizioni fiscali forse

migliori non hanno le sue condizioni economiche generali abbastanza buone perchè solo turbate dalla non irreparabile crisi della canapa) potranno ben presto accorgersi della necessità di imitarla. Lo Stato non sa frenare le spese proprie nè quelle degli enti locali, perchè, esclusivamente diretto da criteri burocratici e parlamentari, è inerme di fronte alle demagogie di vario colore ma di simile contenuto, le quali si contendono in apparenza ed in fatto si dividono il potere. Altre provincie dovranno pertanto seguire tale esempio e cercare la difesa dell'economia nazionale, e quindi in ultima analisi l'unica possibile salvezza delle stesse finanze statali, attraverso una azione innegabilmente rivoluzionaria da parte dei contribuenti.

Da un punto di veduta strettamente tecnico economico-finanziario vien fatto ora di chiedersi quali ne saranno gli effetti, semprechè il movimento continui, come necessariamente avverà, se la sola sua minaccia non basti (come sinceramente è da augurarsi) a modificare sostanzialmente alcuni criterii dominanti nella nostra politica finanziaria.

Lo Stato è incapace di frenare le spese pubbliche perchè il sistema democratico, ormai pienamente dispiegato, ha sottratto del tutto il controllo della loro gestione ai ceti, i quali effettivamente e direttamente sentono il peso delle imposte attuali e sono in grado di prevedere l'onere di quelle future. I larghi strati della piccola borghesia costituita da impiegati pubblici e da operai, guidati da una classe parassitaria di politicanti straordinariamente numerosa, non hanno nè l'istinto, nè l'intelligenza necessaria per scorgere il pericolo e tanto meno avrebbero la forza di evitarlo. I ceti plutocratici prebellici e bellici facilmente si addattano a questo regime, nel quale più che in ogni altro è facile di attuare le loro imprese ladresche. La massa dei *sudditi* non è capace di organizzarsi in forza politica, oppressa come è dalle forme odierne di governo e di amministrazione. In queste condizioni il *deficit* finanziario reale non può diminuire. Ed il costo della macchina statale è non soltanto grave ma intollerabile per una economia anemizzata dalla guerra, dalla crisi mondiale e dalle stravaganze interne, durate senza limite due anni dopo la pace e tutt'ora diminuite ma ben lungi dall'essere scomparse.

In nessun tempo la classe politicamente dominante ha avuto identità perfetta con quella economicamente prevalente. Di qui in ogni tempo una serie di atti di spogliazione più o meno mascherati, attraverso i quali la classe politicamente dominante usa del suo potere per fini economici. Ed altri atti di corruzione dei ceti politici da parte di quelli economicamente prevalenti. Nel periodo classico del liberalismo (dal 1848 alla guerra mondiale) questi fenomeni erano ridotti al minimo, per la ragione ovvia che l'azione politica e l'azione economica dello Stato erano ridotte al minimo. Di mano in mano che correnti democratiche e socialiste hanno preso il sopravvento nella vita politica mentre si accentuavano le forme plutocratiche nella vita economica, il contrasto si fa sempre più grave.

In tutti i paesi di progredita civiltà industriale e politica, la vita dello Stato è ora profondamente turbata dalle necessità di soddisfare le esigenze demagogiche della politica senza danneggiare troppo la struttura industriale oligarchica e costituita secondo criteri economici. Non è improbabile che siano profondamente diverse le forme le quali nei diversi paesi dànno luogo ai necessarii adattamenti reciproci, siano pure parziali e temporanei di queste due diverse tendenze.

Certo in Italia, e specialmente in alcune zone della valle Padana, il contrasto si è manifestato da molto tempo così grave da far dubitare se siavi la possibilità di eliminarlo senza qualche grave crisi. Non per nulla abbiamo iniziato le nostre osservazioni richiamandoci al fascismo, che proprio in queste zone ha trovato il suo più largo seguito ed ha avuto i suoi più notevoli successi, in quanto ha rappresentato un mezzo per ricondurre l'organizzazione politica ad operare dentro limiti compatibili con il normale processo della vita economica. Il rifiuto dell'imposta non sarebbe una diversa arma destinata allo stesso fine di conservare all'economia nazionale la possibilità di esistere, limitando nel campo tributario gli arbitrii di un sistema politico ora giunto ai peggiori eccessi ?

* * *

Le imposte molto gravose hanno effetti sostanzialmente diversi da quelle relativamente lievi. La reazione alle imposte postbelliche non può a meno di essere profondamente diversa da quella studiata nella letteratura finanziaria tradizionale per le imposte moderate prebelliche.

Fenomeni di straordinaria intensità, come la svalutazione della moneta da un lato e lo sciopero dei contribuenti dall'altro, segnano limiti inattesi all'azione fiscale oltre certi gradi d'asprezza.

E tanto più facilmente si manifestano, quando altri provvedimenti di politica economica impediscono le normali reazioni agli stessi provvedimenti fiscali. Così le disposizioni, le quali limitano a cifre talora irrisorie i proventi dei fondi rustici e delle case, chiudono la via ad una traslazione almeno parziale, la quale altrimenti varrebbe a rendere meno grave e più sopportabile l'onere dell'imposta per il contribuente diretto. Ma la pressione aumentata in misura enorme, mentre si chiudono le valvole di sfogo, da luogo ad una dinamica violenta ben diversa da quella normale.

L'indagine teorica può già trovare materiale di studio in questi fenomeni incipienti. Tanto più deve occuparsene dal momento che, se è desiderabile, è ben lungi dall'essere certo che essi non siamo destinati a crescere rapidamente di estensione e di intensità. Da un lato stanno raccogliendosi le forze che opereranno in questo senso. Dall'altro a nessun osservatore imparziale gli organi statali sembrano prossimi ad un ritorno verso quella saggia moderazione, abbandonando definitivamente la quale essi trasformano il contribuente italiano, che fu sempre considerato uno dei più pavidi esemplari della specie umana, in uno strenuo e disperato lottatore.

Trieste, Istituto Superiore di Scienze Economiche.

GUSTAVO DEL VECCHIO.

Il gettito dei dazi doganali
e la struttura tecnica del tributo

1. *I dazi nel bilancio dello Stato.* — Per quanto faccia pena venir a riscoprire ogni giorno le stesse verità che — con tenace martellamento — altri aveva imposto or è mezzo secolo all'attenzione dei nostri nonni, è giocoforza sottomettersi al compito non brillante perchè il pubblico è davvero troppo corrivo nel cadere nella pania dei vecchi sofismi; ed i legislatori vi indulgono ad ogni passo riconfermando così la triste esattezza della leopardiana sfiducia per le « magnifiche sorti e progressive ». Ognuno può constatare la mala abitudine nel ramo che più gli è famigliare: evidentissima appare ad esempio alla lettura della tariffa doganale generale, da pochi mesi rinnovata.

Laboriosa fatica di commissioni su commissioni, per più di otto anni (1): ma probabilmente nessuno dei molti che vi appartennero deve aver ricordato esattamente lo scopo e la funzione originaria dei dazi doganali. Che fossero soltanto un sistema conveniente per incassare un'imposta su certi consumi, forse uscì di mente per fino al direttore generale dell'« Ufficio trattati e legislazione doganale », incaricato di applicarli: da anni ha tralasciato di scrutarne il rendimento, ed al 1913-14 risalgono i suoi parchi commenti sui risultati dell'esercizio, con la lettera abituale di presentazione per l'Eccellenza che presiede alle sorti della finanza italiana (2). Eppure, nel caso vi fosse tra i funzionari di quella Direzione generale un segretario capace di rinunciare ad una carriera rapida, un'anima di eroe contento dell'oscurità, potrebbe scrivere una magnifica relazione illustrando gli ultimi sessant'anni di vita del tributo doganale: con la prospettiva però di veder rimanere inedito il suo rapporto, in due o tre copie dattilografate, « riservato-personale », condannato ad ingiallire in una inelegante « coperta per il carteggio » sotto un cumulo di pratiche e chiuso da sette suggelli.

Se il pubblico dei contribuenti — tanto apatico del resto da non accorgersi nemmeno della scomparsa delle relazioni annuali — non può da otto anni esaminare i risultati fiscali raggiunti con i dazi di frontiera, a compenso è

(1) La « Commissione Reale » lavorò dal 1913 al maggio 1918: nel 1919 le succede una « Commissione di numerosi funzionari » coll'incarico di studiare le variazioni nelle condizioni delle industrie dal 1917 al 1920; nel gennaio 1921 è chiamata una « Commissione di competenti funzionari » coll'incarico di « applicare alle varie voci e sottovoci i singoli saggi del dazio ». *Relazione* dell'on. GIULIO ALESSIO (Roma, 1921. Documento n. 834, pag. 19).

(2) *Relazione sull'amministrazione delle gabelle per l'esercizio 1913-14* (Roma, 1914).

subissato dai commenti sulle loro conseguenze economiche. I capi dei gruppetti assertori di interessi particolaristici, insieme coi Direttori generali dei dicasteri economici, le sbandierano con argomentazioni stereotipate, con dissertazioni sonore in tutti congressi e convegni, alla Camera e nei giornali, nelle assemblee di azionisti. Tanta facondia mette ancor meglio in risalto la trepida cautela nell'evitare l'esame delle conseguenze fiscali della politica adottata; perchè gli autori ne temono l'amara constatazione, intuendola per quanto abbiano fatto di tutto onde soffocare gli ammonimenti di quel seccatore di Adamo Smith (1). Contro il critico eterodosso delle opinioni mercantilistiche dominanti al suo tempo, pare del tutto logica — ai nuovi teorizzatori — l'anatema per l'impolitica distinzione che stacca i dazi fiscali dai protettivi. Per quale scopo mai si dovrebbe badare ancora, dopo quasi un secolo e mezzo, al filosofo moralista di Glascow, accogliendone le accademiche sottigliezze?

Eppure ne varrebbe la pena, perchè le modificazioni apportate al regime daziario con la tariffa del 1921 si prestano ad un esame anche in relazione alle capacità fiscali che lasciano al tributo. Non se ne può prescindere, dato l'urgente bisogno che il bilancio dello Stato ha di ritrovare più elastiche entrate e più accorte semplificazioni nei congegni destinati a fornirne: e dall'esperienza raccolta dal 1860 possono trarsi degli spunti per la riforma amministrativa, se non si è già deciso — dopo le più convinte invocazioni — di sabotarla allegramente ai primi tentativi di applicazione.

Il periodo di oltre sessant'anni è abbastanza lungo ed abbraccia non pochi rimaneggiamenti nella tariffa, oltre che alterazioni notevoli nel complesso e nelle qualità degli scambi esteri. Basta pensare all'unificazione politica e doganale con abbassamento nel peso e riduzione nel numero dei dazi ai primordii del Regno d'Italia, seguiti dal ritorno a protezione crescente nel 1878 e poi nel 1887, con parchi addolcimenti mediante i trattati commerciali dal 1904 in poi, e nuovo esacerbarsi nell'estate scorsa. L'importanza del gettito doganale è andata scemando, da poco più del 10 % delle entrate erariali nel 1862 riducendosi all'8,5 % nel 1909-14, ma anche le imposte dirette dal 28 passavano a dare solo il 20 %, quelle sugli affari si contraevano dal 15 al 13, e persino le privative dal 30 circa si abbassavano al 21: soltanto le imposte indirette sui consumi dimostravano una spinta vivace, dal 5,7 più che raddoppiando al 12 % del complesso delle entrate. Le cifre assolute dimostrano come in sessanta anni sia aumentato di nove volte il gettito di questo tra i più tormentati e tormentori meccanismi fiscali (2):

---

(1) *The Wealth of Nations* (ed. CANNAN, London 1904. V. II, pag. 365). Il sistema mercantile con le proibizioni all'importazione e con gli alti dazi ha favorito il contrabbando ed ha « distrutta l'entrata doganale che avrebbe potuto essere prelevata sulle importazioni ». Ed A. Smith continua nel resto del capitolo a delineare le caratteristiche necessarie per rendere fiscali i dazi.

(2) *Il bilancio del Regno d'Italia, dal 1862 al 1912-13* (Roma 1914, pag. 441-6). Ed *Esposizione Finanziaria* letta dall'on. DE NAVA. (Roma, 1921; pag. XIV).

ANNO	Gettito del dazio in milioni di Lire	Escluso il dazio sul grano	ANNO	Gettito del dazio in milioni di Lire	Escluso il dazio sul grano	ANNO	Gettito del dazio in milioni di Lire
1862	59,0	—	1913-4	343,2	259,0	1918-19	561,8
1874	100,5	—	1914-5	210,4	193,3	1919-20	512,8
1884-5	212,1	204,4	1915-6	324,8	324,8	1920-21	525,4
1906-7	317,0	232,4	1916-7	502,3	502,3	—	—
1912-3	412,6	271-5	1917-8	567,0	567,0	—	—

Somme tutt'altro che spregevoli, per quanto durante la guerra il gettito del dazio non sia cresciuto così come quello degli altri tributi, lasciandolo contribuire con appena $^1/_{36}$ delle entrate complessive: se però fosse lecito sommare con questo i proventi del monopolio del caffè (introdotto a sostituire un incremento nel dazio doganale ed ora per fortuna trasformato in quest'ultimo) si vedrebbe come il dazio abbia di fatto mantenuto quasi del tutto il suo posto.

Resta ignoto tuttavia un elemento importante pel giudizio nel congegno del tributo: a quanto ammonta il costo addossato al bilancio per la riscossione di questa imposta indiretta sul consumo? Per il periodo 1862-72 il Bodio ci ha indicato la spesa nella percentuale del 12-15 % del gettito (1): per gli esercizi 1910-3 gli uffici portano la somma di 21-22 milioni di lire, però limitatamente alle « spese di amministrazione » (2), e non è possibile giudicare se in queste siano compresi tutti i carichi derivanti dall'applicazione dei dazi. Si ha l'impressione che ben più alto debbano salire, ove si abbracci tutto il personale di sorveglianza e quello addetto ai laboratori di analisi e controllo: ancora più incuriositi si rimane per il costo subìto in questi anni, dato che a migliaia si contano gli addetti al servizio e per ciascuno i compensi sono stati accresciuti. La sola spesa per stipendi ed assegni al personale non rimaneva lontana dai 100 milioni al principio dell'esercizio finanziario in corso, escluso quindi quanto è connesso all'affitto di fabbricati, alla compera di materiali e macchinari, al vitto ed equipaggiamento delle truppe (3).

2. *Il costo d'esazione dei dazi e le complicazioni delle voci nella tariffa doganale.* — Non si può parlare che seguendo impressioni incerte, ma certo

(1) *L'Italia economica nel 1873* (Roma, 1874, pag. 48).

(2) *Relazione sull'amministrazione delle gabelle per l'esercizio 1910-11* e segg. cit.

(3) Negli allegati all'« *Esposizione finanziaria* » De Nava (Roma, 1921. Pag. CCXXVI e CCXL) è indicata in 20,4 milioni di lire la spesa per i 2687 impiegati addetti agli uffici doganali nelle provincie ed ai 69 dei laboratori chimici; però rimanevano scoperti ben 717 posti in ruolo, e non è improbabile sostituisse i mancanti una densa schiera di avventizi. Quanto ai 26.684 militari della R. Guardia di Finanza, costavano altri 76,8 milioni: e non è detto a quanto ammontassero i funzionari delle direzioni generali centrali che dirigono l'ordinamento doganale.

ha fatto molta strada il dubbio che ormai sia diventato assai notevole il distacco tra la somma sacrificata del contribuente e quella netta incassata dall'erario. Anche prescindendo dalla quota di rincaro subito dal consumatore dei prodotti nazionali protetti con dazi doganali, appare chiaro come l'allungarsi incessante dell'elenco di voci contenute nella tariffa (1) conduca alla violazione evidente della quarta delle regole dettate da Adamo Smith ed accolte come un assioma nel corpo delle dottrine finanziarie (2).

Le 678 denominazioni contenute nella prima tariffa protettiva nemmeno vent'anni dopo la riforma liberista cavourriana, erano già salite a 769 in quella successiva ed a ben 1084 verso il 1910 (3), ma con le sottovoci a questa data non si scostavano dalle 1900: il regalo offerto dall'on. Alessio (presidente del consiglio l'on. Giolitti) col 1 luglio 1921 ha segmentato ancora di più la classificazione, portando a quasi tremila le voci con un dazio a ciascuna speciale. Moltiplicare le voci vuol dire imporre un arduo lavoro di classificazione a coloro cui spetta fissare l'ammontare esatto da percepire, con esame minuzioso, lungaggini e possibilità di arbitrii da parte del funzionario preposto: conduce a moltiplicare gli impiegati ed i laboratori, dotarli di strumenti numerosi per ricerche chimiche e misurazioni elettriche ed osservazioni al microscopio, costosissime (4). Quanto più cresce la complicatezza della tariffa, tanto più alte debbono essere le cognizioni tecniche e scientifiche nei funzionari e quindi tanto più ristretto diventa il numero degli autorizzati ad applicare i dazi; e questo costringe a far subire inutili viaggi, non sempre brevi, alle merci, con un danno indiretto per le industrie che impieghino molte materie sorvegliate; e con perdite o guadagni per alcune località a seconda si trovino lontane o vicine alle sedi di uffici autorizzati alle ricerche doganali, perchè verso di queste si spingono le imprese ricercanti le località meglio favorevoli (5). Senza contare nuove fonti di spese pubbliche: allungando la lista delle merci colpite con dazi si viene a rendere sempre più numeroso il caso dei rimborsi, estendendo la concessione di premi larvati quando la restituzione avvenga per merci prodotte all'interno, che quindi non avevano soddisfatto il dazio d'importazione: col complicare inoltre sottilmente le tariffe crescono le probabilità di pagare anche dei rimborsi per somme maggiori di quelle incassate come dazio, quando si riesca a far passare la merce dalle

(1) CONRAD (*Finanzwissenshaft*, Jena, 1913 pag. 180) ricorda come in Inghilterra la semplificazione della tariffa doganale col Peel permise di ridurre il numero degli impiegati addetti e di abbassare le spese di riscossione. Ed anche lo si constatò da alcuni Comuni chiusi quando ridussero il numero delle voci nelle tariffe del dazio consumo. Lo ricorda G. PRATO: «*Le dogane moderne*» (Riforma Sociale; 1911 pag. 13).

(2) A. SMITH: *Op. cit.* (Vol. II. pag. 311).

(3) B. STRINGHER: *Gli scambi con l'estero* (Roma, 1911, pag. 155. In «Cinquanta anni di storia italiana» Vol. III).

(4) I. H. HIGGINSON: *Tariffs at Work* (London, 1913, pag. 37 e segg.).

(5) P. LEROY-BEAULIEU: *Traité de Science des Finances*, Paris, 1901. Vol. I, pag. 749 e T. E. G. GREGORY: *Tariffs, a study in Method* (London 1921, pag. 83 e segg.).

categorie in cui il tributo è più basso a quelle dove è più alto. Non è ancora finito l'elenco dei guai addossati all'erario dalle complicate discriminazioni dei dazi: oltre a rallentare le operazioni di scarico, a ridurre le importazioni ed i trasporti — contraendo le entrate portuarie e le ferroviarie — impongono controlli onde trattenere il contrabbando; ma sorvegliarlo diventa una spesa crescente con ritmo accelerato. Perchè, se è poco attraente introdurre di nascosto le poche e ben scelte merci colpite con dazio lieve in quanto lo si volle produttore di gettito, la convenienza ad organizzare reti sistematiche di contrabbandieri e di manutengoli diventa stimolo irresistibile allorchè quasi tutti i prodotti sottostiano a balzelli gravosi.

Sfogliando la tariffa ultima, si presentano ad ogni pagina i dubbi per le difficoltà di classificazione, la possibilità di arbitrii, l'alto costo di accertamento. Quando si applicherà il dazio fissato per i *vitelli*, e non quello per i *giovenchi* ed i *bovi*? come evitare le discrepanze e le liti infinite, con le inevitabili contraddizioni tra i vari uffici doganali? È disposto un tributo diverso a seconda che il *latte condensato* contenga dello zucchero in proporzione maggiore o minore del 40 %; per i *biscotti* il limite di discriminazione è fissato al 18 %; ma appunto l'esistenza del massimo (1) può spingere i produttori a fermarsi attorno a quel punto, cosicchè se la distribuzione dello zucchero non avviene in modo regolare in tutta la massa lavorata, ecco la possibilità di contese con accanimento reciproco ed arbitrii intollerabili. Nè è più semplice la tassazione della *birra*, dovendo accertare — con apertura delle botti, prelievo dei campioni ed analisi climiche — la graduazione del saccarosio e dell'alcool effettivamente contenuti. Pel *vino* è disposta la stessa procedura, colpendolo — in aggiunta al dazio — coll'imposta interna sul consumo se contiene più del 5 % d'alcool in volume: eseguita questa ricerca, occorre accertare se ne contenga più del 12 e fino al 15 % per sottoporlo alla sovratassa relativa; se poi superi anche quest'ultimo limite passerà nella categoria dei liquori, presumendo contenga fino al 70 % di alcool, salvo il diritto di constatare esattamente la quantità precisa.

In tutti questi casi la complicatezza della tariffa è di impaccio grave agli agenti; ma anche con materie povere al pari dei laterizi moltiplica le occasioni di difficoltà. Se le tre categorie di *mattoni* (comuni, forati, verniciati) e le due di *embrici* sono ben distinguibili, quando si giunge al *materiale refrattario* vi è da verificare se contenga più o meno del 30 % di allumina, del 70 % di magnesia, del 90 % di silice, onde distinguere la qualità inferiore dalla superiore, e suddividere per giunta il materiale comune da quello speciale e dagli altri lavori. Peggior affare risulta la classificazione delle *ambrogette*, ripartite in 13 voci per tener conto se siano di terracotta o di altra materia, bianche o tinte o smaltate, e per misurarne i vari spessori. In categorie affini,

(1) È probabile che la tariffa si basi sulle esigenze pratiche della produzione: molto spesso gli stessi interessati hanno ottenuto di fissare — se non proprio l'ammontare del dazio — le modalità tecniche per l'applicazione.

gli *isolatori* vanno collocati sotto nove voci distinte, ed in 42 le *lastre di vetro*: possono essere soffiate, a dimensione più o meno ampia, e colorate o non, gettate o retinate, stampate diamantate pulite o no, nei vari spessori, e trasformate in specchi o sensibilizzate per fotografia, oppure trasformate in lavori e colorate smerigliate arrotate incise smaltate intagliate ecc. Guai a dimenticare qualcuna delle distinzioni, a non scegliere con esattezza quella che conviene perfettamente al caso concreto.

Le sottigliezze tecniche di discriminazione salgono a delicatezza squisita nelle categorie tessili e metallurgiche, mettendo in luce ancora una volta quali siano i gruppi di produttori più abituati a cercare un profitto nel dazio rincaratore anzichè nell'organizzazione sagace del proprio lavoro, nella esatta valutazione delle condizioni di mercato. I *filati di cotone* pagano somme differentissime a seconda della finezza, quale risulta dalla lunghezza del filo sviluppantesi dall'unità di peso; così la categoria cambia a seconda che, con mezzo chilogrammo, si raggiungano i 10 chilometri, oppure i 20 ed i 30 ed i 40 ed i 50 ed i 60 o gli 80 ed i 100 chilometri di filo. Il controllo non si presenta come troppo rapido, specialmente se ogni partita comprenda tipi di diversa finezza!

A valanga ammontano le voci per i prodotti siderurgici di prima e seconda lavorazione. Si tratta di differenziare in cinque categorie persino i *rottami*, che pure formano una materia prima; la *ghisa* poi dovrà subire l'analisi per decidere se contenga percentuali di manganese fino al 25 % chè allora non va trattata come semplice ma quale specolare; nelle *leghe ferro-metalliche* vi sono da accertare le tracce di alluminio cromo manganes silicio molibdeno titanio tungsteno o vanadio nelle rispettive percentuali massime dal 6 al 90 %, che danno origine a dazi differenti; e guardando bene se non le oltrepassano dovendo in tal caso essere trattate come i metalli relativi. Non si arresta qui l'esame del doganiere: ecco la necessità di discriminare l'*acciaio* in comune e speciale, di nuovo ricorrendo agli espedienti suggeriti dalla chimica e dalla fisica, coll'impiego dei più delicati strumenti elettrici di misura, onde scoprire tracce lievissime di un 1.5 % di manganese, 1 di silicio, 0.5 di nichelio, da 0.15 a 0.10 % di cromo tungsteno molibdeno o vanadio. Non basta ancora: si avanza la schiera dei *ferri ed acciai comuni* laminati, foggiati in travi a T o ad U, in barre od in verghe piatte od arrotondate od a T od a Z, esagonali od ottagonali o trapezoidi od in altre fogge irregolari; e per ciascuna nei vari rapporti tra altezza superiore e larghezza d'ali e spessore, lavorati o trafilati o battuti in sezione costante. Se invece sono foggiati a nastri od a lamiera, c'è da tener conto della larghezza e dello spessore, della sezione quadrata o rotonda od irregolare, e soprattutto se siano stati limati o battuti o perforati o stirati od ondulati: e per carità non si dimentichi di controllare anche se siano anneriti od azzurrati o verniciati piombati alluminiati ottonati ramati nichelati oppure fasciati di carta dorata ed argentata. Queste le principali caratteristiche: ma non si speri di averle esaurite tutte. « À tout seigneur tout honneur »: si presentano i *tubi*

sotto ben 114 voci distinte, non una di più nè di meno, per tener conto del diametro e dello spessore, della forma e delle specialità dei lembi, della saldatura e del processo seguito nel fabbricarli (per es: « ottenuto a freddo mediante agganciamento »), e del metallo impiegato a ricoprirne lo strato superficiale. I *getti di ghisa* sono trattati in modo diverso a seconda siano piallati limati temprati induriti bucati torniti verniciati ossidati stagnati nichelati smaltati bruniti: ed una volta che si è giunti a distinguere tutta questa ira di Dio di particolari, c'è da applicare di nuovo tutte le sottocategorie a seconda del peso di ciascun pezzo. Perchè seguire ancora le 5 discriminazioni dei *bulloni* a seconda del loro diametro, le 10 delle *viti* e dei *chiodi*, le 13 delle *bullette*, le 6 dei *pernotti*, le 8 dei *robinetti*, le 20 delle *catene*, le 10 delle *molle*, le 6 ciascuna degli *aghi* e delle *forbici*, e tutte quelle che elencano minutamente i vari lavori metallici?

Quante nozioni tecniche deve avere il doganiere incaricato di aggirarsi in mezzo a questa fantasmagoria di particolari sottili, per classificare esattamente l'oggetto che si presenti alla frontiera! Quale acutezza deve dimostrare rispetto a tutti i rami di attività, quale memoria per tener conto di molte delle tremila voci distinte! Lusso che pagano già ben caro i contribuenti, e che crescerà ancora più alto se coll'aggiunta alla tariffa di un'altra metà di voci, di pari passo le analisi nei laboratori delle « gabelle » (1) saliranno da poco meno di 30 a 45.000 circa ogni anno. C'è da stare allegri per il brillantissimo risultato: si dovrà aumentare il costo per ciascun funzionario per la più diffusa preparazione indispensabile, ed in pari tempo allargarne le schiere, col risultato di incassare sempre meno. L'arrovesciamento della norma economica diretta ad « ottenere il massimo risultato col minimo degli sforzi » non potrebbe essere più completo (2).

Perchè? Con quale prospettiva si prosegue la corsa? Non basta a tranquillizzare la dichiarazione che i dazi doganali hanno perduto il loro scopo fiscale per ridursi a strumento di politica economica: se lo si è fatto, è stato un errore, e l'inaridirsi dell'entrata deve essere di stimolo a ripudiare il travi-

---

(1) Le cit. *Relazione sull'amministrazione delle gabelle* indicano un numero crescente di anno in anno: nel 1910-11 sarebbero state 25.819 ma 28.365 nell'esercizio successivo: in quello 1912-13 erano già arrivate a 29.333 e nell'esercizio ultimo di cui sono noti i risultati 29.911. Il maggior numero era dato da oli minerali, zucchero, vini, latte condensato, tessuti.

(2) I risultati non si sono fatti attendere. Agli uffici doganali di frontiera le merci non ripartono che dopo soste di giornate e settimane: e siamo in periodo di crisi, con scambi ridotti a piccole quantità. Nel « *Sole* » (Milano, 21 aprile 1921) si riferisce come « la moltiplicazione delle voci, spezzettandole con minime differenze, abbia talora decuplicato il lavoro di misurazione, pesatura, qualifica, separazione, distinzione, ecc. ». « Dove prima bastavano minuti, ora ci vogliono ore: dove prima erano necessarie ore, occorrono giorni ». E si applaude all'« Unione degli spedizionieri » che esercita pressioni per far aumentare il numero dei funzionari addetti agli uffici di dogana: senza che passi nemmeno per l'anticamera del cervello allo scrittore il dubbio se non sia più conveniente semplificare la tariffa, produttrice di tanta lentezza.

samento del tributo. Anche se da un riassetto del balzello doganale non c'è da attendere un vasto incremento del gettito, e senza riaprire affatto la contesa circa l'opportunità di proteggere alcune industrie, si ha il diritto di pretendere che quando in base ad un calcolo fondato sugli elementi di fatto meno dubbiosi, si decida di tutelare una data produzione, vi si provveda con sistemi diversi dal rincaro dei prodotti stranieri potenzialmente concorrenti. Per esempio, ricorrendo a dei premi alla fabbricazione, con un costo chiaramente scritto nel bilancio (l'asserita gratuità del dazio è frottola manifesta perchè proprio le voci destinate a proteggere le imprese nazionali sono le più elevate ed impongono alte spese per reprimere il contrabbando), e che non è pagato dai consumatori ma dai contribuenti (1).

3. *Coefficiente di maggiorazione e clausola del pagamento in oro.* — Le complicazioni tecniche debbono essere apparse ancora troppo semplice gioco alle commissioni incaricate di studiare il rinnovamento della tariffa doganale, perchè aprendola si scoprono altri due elementi di calcolo da aggiungere: la cifra del dazio è espressa in lire oro (mantenendo una norma che da tempo fa parte della legislazione doganale) e si accompagna quasi sempre ad un « coefficiente di maggiorazione ». Quest'ultimo forma la novissima trovata, ed attribuisce una caratteristica di « dernier cri » a tutta la costruzione, perchè giunge ancor fresco dalla terra di Francia.

Le leggi del 1881 e poi del 1894 col rendere obbligatorio il pagamento del dazio in oro, oppure in carta ma con l'aggiunta del cambio, tenevano conto di una conseguenza inerente ai dazi specifici e vi ponevano rimedio, almeno in parte. È noto come il peso che questi dazi addossano al contribuente non si mantiene, pel variare del prezzo della merce, al livello voluto dal legislatore quando lo fissò. Ogni aumento nel prezzo rende il dazio meno gravoso, e più duro quando invece la merce ribassa: se la merce x è colpita di L. 10 per q., finchè sul mercato costa L. 100 al quintale il dazio corrisponde ad un decimo del suo valore, ma — pur rimanendo invariato rispetto all'unità di peso — quello ne diventa un ventesimo od un quinto se la merce rincara a L. 200 oppure ribassa a L. 50 per quintale. Come si potrebbe allora mantenere il dazio ad un prelievo costante del decimo del prezzo, senza trasformare il dazio in « ad valorem », o senza rimaneggiarne continuamente l'altezza ad ogni rincaro o ribasso? Si è visto subito che le modificazioni nei prezzi delle merci possono dipendere: 1) da fenomeni che agiscono sulla domanda o sull'offerta di queste, o di tutte le altre merci; 2) oppure da un'alterazione nella capacità d'acquisto della moneta, sia *a*) di quella aurea rispetto ai beni, come *b*) del medio circolante cartaceo rispetto all'oro. In ciascuna delle tre ipotesi, il rimedio cui ricorrere per mantener fermo il rapporto tra dazio e prezzo della merce deve essere diverso.

---

(1) H. Gunnison Brown: *Principles of Commerce* (New York, 1917. II, pag. 144 e seg.).

1) Nel primo caso si può applicare un coefficiente, disciplinandone però l'ordinamento in modo diverso da quello scelto pochi mesi or sono. Perchè la commissione di funzionari incaricata di sceglierli e di applicarli ai dazi disposti dalla precedente commissione reale, aveva pensato al coefficiente solo per rialzare l'altezza del dazio onde « adattarlo alle mutate condizioni della produzione in confronto all'anteguerra ». Ma i prezzi possono anche rinvilire, cosicchè il coefficiente dovrebbe servire ad aumentare o diminuire il dazio, e dovrebbe poter assumere i valori più vari. Ed il governo che si riserba il diritto di sostituire un coefficiente con un altro nella tariffa, deve essere ben conscio dello scopo da raggiungere e non pronunciare parole misteriose, sintomo di vana ricerca di una realtà non compresa: « dare ai dazi quella maggior efficenza resa indispensabile dall'aumentato divario tra i costi comparati di produzione ». (1) Cosa si vuol intendere con questo abracadabra? C'è da scommettere che lo scrittore della relazione (presentata con la firma del Ministro Alessio) non conosce troppo la teoria ricardiana dei « costi comparati » e poi quando mai i governanti sapranno accertare dei costi comparati di produzione? Al più potranno accertare le variazioni subite dai prezzi di alcune merci in dati mercati: mai e poi mai saranno in grado di scoprire i costi di produzione, che variano da impresa ad impresa e bene spesso nella precisa entità restano ignoti agli stessi imprenditori. Nè dà affidamento tranquilizzante la promessa di applicare delle sostituzioni nei coefficienti solo per ridurli, quando il documento ufficiale contiene già la dichiarazione: badate che del diritto il governo farà uso solo « quando si sia tornati ad un assetto economico corrispondente a quello del 1913 » ed a priori lo si dice « molto lontano »; e se ne restringe ancora l'evenienza aggiungendo la condizione dei « pochi casi di protezione eccessiva ». - Non così: il coefficiente dovrebbe essere « di variazione » e funzionare come uno strumento elastico destinato a mutare il dazio in proporzione diretta col rincaro o ribasso della merce sul mercato, tutte le volte che il variare del prezzo raggiunga almeno l'intensità di un quarto: e converrebbe mantenerlo come coefficiente piuttosto che trasformarlo in una modificazione del dazio, allo scopo di tener ferma la tariffa e conservarla invariata, aggiornando solo il coefficiente di volta in volta.

2) Nel secondo caso, quando il peso del dazio viene contratto od espanso perchè mutano i prezzi di tutte le merci in conseguenza di una alterazione nella capacità d'acquisto della moneta, la norma che impone si paghi il dazio in oro provvede a riportare l'equilibrio originario: però solo allorchè circoli nel paese moneta cartacea, e presenti variazioni nella capacità d'acquisto in confronto all'oro. A nulla giova invece allorchè l'esaurirsi delle miniere di metallo prezioso (oppure la scoperta di nuovi filoni abbondanti in aggiunta ai già noti) si presenti non accompagnata da una variazione uguale di intensità e contraria nella domanda del metallo: però questo apprezzarsi (o

(1) *Relazione dell'on.* G. ALESSIO, cit. (pag. 19-20).

deprezzare) del medio circolante metallico è fenomeno non frequente e di lenta azione attraverso gli anni, sì da attutire il bisogno di porre rimedio alla variazione nel peso del dazio.

Quando invece la circolazione è cartacea, può accadere che α) lasciandola scarsa al fabbisogno se ne trattenga la capacità d'acquisto lievemente al di sopra di quella dell'oro: allora l'obbligo di pagare in oro riuscirà assai gradito perchè farà guadagnare tutto il premio della carta sull'oro, mantenendo inalterato il peso del dazio espresso in carta. Ben più spesso si presenta invece il fenomeno contrario: β) la carta emessa in quantità esuberante rispetto al fabbisogno, svilisce in confronto all'oro che fa premio: allora l'obbligo di versare il dazio in oro viene ad assumere — tradotto in carta — un ammontare crescente col contrarsi della capacità d'acquisto del biglietto e col conseguente rincaro delle merci: ne risulta un certo parallelismo che mantiene un soddisfacente equilibrio tra il peso del dazio ed il prezzo della merce.

Tutto questo funziona, almeno sulla carta, con molta semplicità; se non che la realtà spesso lo complica nel modo più sorprendente ed impensabile, specie quando le autorità pensano di dedicare alcune loro « provvidenze » a questo tributo. La risultante può apparire allora buffissima, e sarebbe suscettibile di garbata narrazione piena di humour se quel tale eroico segretario addetto all'« Ufficio Trattati e Legislazione Doganale » volesse assumere il compito pericoloso di narrare l'attività svolta dalla Divisione generale cui appartiene. Proprio durante gli anni di guerra, quando la clausola del pagamento del dazio in oro incominciava ad acquistare importanza e poteva essere ricca di effetti, sono comparsi i provvedimenti più stravaganti a rivoluzionare tutto il congegno. Chi osserva dall'esterno non può rendersi conto di tutte le scene successive della tragicomedia, ma intuisce come debba aver invaso gli uffici romani di Via Venti Settembre un terrore invincibile per le ricerche anche più elementari.

Per imperscrutabile disposizione del Ministero del Tesoro, nel 1915 si era dichiarato l'ostracismo alla quotazione dell'oro, manipolandola artificialmente per ottenere corsi che non lasciassero apparire tutto il deprezzamento rispetto all'oro: eppure questo aveva anch'esso perduto parte della sua capacità col diventare esuberante appena alcuni grandi Stati dichiararono il corso forzoso. Veniva intanto a mancare una base corretta al Ministero delle Finanze per il telegramma quotidiano annunciante il prezzo dell'oro in carta da applicare nelle esazioni dei dazi doganali. Si trovò tuttavia un rimedio che pareva efficace: l'aggiunta del cambio si farà, dispose un Decreto Luogotenenziale del 18 novembre 1915, in base alla media del prezzo dell'oro e del corso della lira su Parigi, Londra, Svizzera e New York. O come si poteva calcolare una media con elementi tanto disformi? Si trattava in sostanza di una media ponderata da trovare giorno per giorno; ma deve essere apparsa come la quadratura del circolo agli impiegati della sezione incaricata della pratica, dove non si potevano forse capacitare che bastasse fare uguali a 100 i valori del franco francese e svizzero, della sterlina e del dollaro e dell'oro

in un periodo base, per seguirne poi quotidianamente le percentuali medie di variazione in rapporto ai corsi delle Borse principali.

La correzione da introdurre con tale procedimento non poteva eliminare tutti gli inconvenienti connessi con la mancanza di una base aurea. Perchè l'oro e la sterlina ed il dollaro ed i franchi svizzero e francese rappresentavano delle capacità d'acquisto moventisi con oscillazioni discordi. L'oro si è visto che era diventato esuberante perchè sostituito in parecchi Stati con biglietti, e meno utilizzato pure negli impieghi industriali; e le valute dei paesi indicati risentivano della mutata quantità in circolazione mentre pure la velocità di movimento e la quantità di scambi venivano a differire dalle grandezze precedenti. La risultante media dei corsi di quelle valute riusciva quindi priva di significato preciso, ed avrebbe giovato semplificarla seguendo soltanto le quotazioni del dollaro e del franco svizzero che conservavano la più elevata capacità d'acquisto, salvo correggerne ed integrarne la media col seguire anche i corsi del fiorino olandese e delle corone scandinave.

Il meglio non sta però nella scelta delle valute da tenere a base: per quanto erronea ne fosse l'applicazione, il provvedimento era stato ispirato da un ragionamento logicamente corretto. Il comico spuntò invece presto da una aggiunta stravagante che venne subito dopo a buttare all'aria tutta la costruzione: un secondo D. L. fissa una volta per sempre nella percentuale del 50% l'aggiunta pel cambio da fare nei pagamenti dei dazi doganali. O perchè il 50%? Il mistero non lo si scioglie guardando al corso del cambio in quell'epoca; e nemmeno pensando si volesse tenerlo ufficialmente basso allo scopo di attenuare l'allarme in mezzo alla popolazione circa il deprezzamento della moneta italiana. No, perchè la tendenza fiscale avrebbe fatto tacere qualsiasi scrupolo; e se il provvedimento si è risolto in un vantaggio per i contribuenti al dazio, avvenne contro la volontà della burocrazia romana, e solo perchè la caduta della lira fu troppo rapida. Il coefficiente fisso invece dà un indice chiaro della preoccupazione irresistibile sentita negli uffici di semplificare il lavoro solo perchè trascendeva la tecnica abituale, abolendo il telegramma quotidiano con quella diavoleria della media ponderata. Fissare l'aumento del dazio in una bella cifra tonda, semplice semplice, permetteva inoltre di invocare una giustificazione di natura economica: ai commercianti giova moltissimo poter calcolare sopra un ammontare fisso del dazio piuttosto che dover fare previsioni circa l'altezza del cambio nel momento in cui dovranno sdoganare le merci comprate all'estero. Ma quando mai la burocrazia si preoccupa di garantire la certezza ai commercianti? e del resto questi non potevano assicurarsela « coprendosi » subito in borsa con l'acquisto di valuta ad alta e poco oscillante capacità di acquisto? Nè avrebbero potuto i corifei della Finanza aggiungere che il loro provvedimento giovasse ai consumatori attenuando il costo delle merci estere; perchè quanti consumatori conobbero, nella valanga dei decreti, questo che loro giovava? e non accadeva piuttosto che il cambio, ed il dazio sommato al cambio, figurassero sempre nel prezzo di vendita, perfino nelle merci notoriamente prodotte all'interno? Pretesti, dunque.

Intanto la capacità d'acquisto della moneta italiana rimaneva sorda al seducente invito della burocrazia, ed invece di stabilizzarsi il prezzo dell'oro e delle divise continuava a salire col dilagare della circolazione: l'entrata doganale rimaneva inferiore e quella che sarebbe stata senza l'improvvido coefficiente fisso, ed il dazio veniva anche a perdere parte della sua efficacia come stimolo a trattenere certi consumi. Niente paura; ecco un nuovo decreto che portò la percentuale d'aggiunta al 100 %, quando ormai il cambio era a ben altra vetta; dopo la nuova fatica gli uffici romani ritornavano al loro beato ozio, che non è se non un raffinato «otium» — ha spiegato Umberto Ricci (1) — discussioni di alta politica, organizzazione di cooperative, preparazione di pagine artistiche o di collaborazioni ai giornali. Quando nemmeno il raddoppiamento del dazio per aggiungervi il cambio basta più, lo si triplica nel settembre 1920, e lo si rialza di nuovo al 350 nel gennaio 1921.

L'ultimo atto della comica rincorsa abbandonava finalmente la percentuale fissa per accogliere un criterio meno scorretto: senza tornare al corso dell'oro e nemmeno alla media ponderata delle varie divise, adottava una aggiunta basata sul cambio del dollaro nord americano. Si riadottava una cifra da calcolare mediante semplici operazioni aritmetiche; e così dopo poco meno di sei anni di incertezze ed errori si riprendeva una via che può condurre allo scopo di mantenere fermo il rapporto tra dazio e prezzo della merce espressa in moneta cartacea deprezzante. Ma intanto tutta la commedia ha dimostrato una volta di più — se ve ne fosse stato bisogno — come al Ministero delle Finanze si sia perduto nella nebbia dei tempi lo scopo fiscale del dazio: anche gli errori sul cambio hanno servito a puntino a scemarne il gettito.

E continueranno nella stessa via, lavorando a completare la demolizione gli alti coefficenti di aumento introdotti. Richiusa quella maglia, che rimanendo aperta permetteva ad alcuni importatori di sottrarsi ad una parte del tributo doganale, l'influenza dei dazi alti e dei coefficienti di maggiorazione si farà sentire in tutta la sua entità, e verrà ad allontanare ancor meglio le merci straniere dai nostri mercati. Tanto più che questi coefficienti sono aggiunti a quasi tutte le voci, ed in un quinto circa dei casi ne raddoppiano o ne triplicano il peso del dazio (1 — 1.2 — 1.5 — 2 — 2.5 persino); e su quasi metà portano un maggior gravame, di $^1/_5$ nel minor numero delle voci, per salire al 50 e persino al 70-80 % di aumento nella maggior parte. Tutto questo cade sopra una tariffa base ben spesso più alta di quella che la precedette: e non scherzava nemmeno essa di certo (2).

4. *Il ritorno ad una tariffa moderata, di poche centinaia di voci.* — Tecnicamente, l'organizzazione del dazio doganale è diventata scorrettissima. Perchè

---

(1) *Il fallimento della politica annonaria* (Roma, 1921, pagg. 159 e segg.).

(2) Con duplice perdita per l'erario: perchè i dazi altissimi respingono le merci dagli uffici doganali, e stimolando il contrabbando impongono enorme incremento nella spesa per la sorveglianza.

sono ben pochi i casi in cui si domanda all'importatore una somma corrispondente ad appena un quinto del prezzo della merce: in generale si va molto più su, formando — lo si conosce da un secolo, da quando l'Huskisson ne diede la dimostrazione — un ottimo stimolo al contrabbando, con la scomparsa sia dello scopo fiscale che di quello economico (1). Per essere logici, si dovrebbe ridurre l'altezza dei dazi singoli, e converrebbe semplificare l'elenco delle voci, cancellandone i nove decimi se non di più: riforma che potrebbe formare l'orgoglio di un ministro energico ed illuminato, capace di intendere la convenienza di fare del dazio doganale lo strumento tecnico produttore di entrate per il bilancio faticosamente tendente al pareggio, e desideroso di giungere sul serio a semplificare l'amministrazione, persuaso della distruzione di ricchezza cui si va incontro impacciando gli scambi internazionali .

Nè a difendere la macchinosa costruzione della tariffa con circa tremila voci regalata dagli on. G. Alessio-Giolitti può giovare il trincerarsi dietro l'« evoluzione tecnica », l'« insopprimibile portato del progresso cui è giunto il nostro secolo ». Perchè questo non si è certo interrotto verso la metà del secolo scorso per lasciar indietreggiare le industrie, e dare loro poi un nuovo impulso alla fine dell'ottocento: eppure dalle tariffe doganali apparirebbe questo sviluppo sorprendente ove la complicazione daziaria non fosse invece legata alla pervicace politica diretta a proteggere il maggior numero di imprese.

Infatti già nel 1842 le dogane inglesi presentavano ben 1200 dazi distinti; ed è stato merito di Roberto Peel — più tardi del Gladstone — averne tolti ben 750 nel primo anno in cui si diede applicazione alla riforma liberista, e ben 400 nel successivo, cancellando via via altri dazi dal 1846 al 1863 fino a portare la tariffa ad una ventina di voci, di cui una decina dà il massimo gettito (2). Ed in Italia nel Lombardo-Veneto si applicavano sotto la dominazione austriaca numerosissime distinzioni, con dazi specifici e « ad valorem », proibizioni, balzelli all'uscita ed al transito. Ma quella che più splendeva pel numero, era la tariffa delle provincie napoletane, dove nell'anno 1818 le voci salivano a ben 1388 all'entrata e 528 all'uscita (3): la riforma cavourriana nel 1851-60 estendendo a tutta la penisola il regime sardo tolse

(1) Anche quello economico, e per due motivi: I) col salire molto alta, la protezione diventa uno stimolo enorme al contrabbando, che fa rinascere la concorrenza estera: si può dire che la convenienza a contrabbandare si presenti ora per la maggioranza assoluta delle merci colpite da un dazio, perchè il consiglio dello SKISSON: « non superare con questo il valore di $^1/_5$ della merce », e del FERRARA: « non lasciare al contrabbandiere un profitto superiore al saggio corrente negli altri rami di produzione » (*Le dogane moderne* in « Esame storico-critico di economisti e dottrine economiche ». Vol, II, parte 2ª. Torino, 1891 pag. 302) è stato del tutto trascurato. II) Perchè col distribuire la protezione su moltissime merci si vengono a rincarare per le industrie difese alcune, se non tutte, le materie prime, i semimanufatti ed i prodotti complementari che impiegano.

(2) R. H. I. PALGRAVE. « *Dictionary of Political Economy.* (Vol. I pag. 474: Customs Duties).

(3) F. FERRARA: *op. cit.*, pag. 229, ed ALESSIO: *Saggio sul sistema tributario in Italia.* (Torino, 1883. Vol. II., pag. 356).

la maggior parte dei dazi, e ne restrinse le voci a meno di tre centinaia. Il progresso tecnico non c'entrava dunque nè punto nè poco, chè nessuno vorrà sostenere fosse più alto verso il 1820 che non cinquanta anni dopo.

Le voci capaci di fornire un'entrata non sono state mai troppo numerose: nella maggior parte dei paesi non raggiungono le due decine. In Inghilterra il Peel non aveva dimostrato che nel 1842 un migliaio di voci produceva appena 80 Lire sterline mentre 146 da sole ne davano 23 milioni?: nove voci in tutto fornivano quasi metà del gettito complessivo (1). Anche in questi ultimi anni il massimo è ottenuto tassando tabacco e spiriti, vino e birra, tè e cacao, caffè e cicoria, zucchero e frutta secca (2). Non era molto disforme il quadro in Germania, dove nel 1887 il frumento col caffè tabacco e vino fruttavano una metà delle somme riscosse col dazio, e nel 1900 conducevano a questo risultato le tre voci: frumento caffè e petrolio. Anche in Francia di fatto erano redditizi otto dazi sui coloniali e vino, e più tardi solo quattro voci contribuivano alla metà delle entrate gabellari: andamento molto irregolare e gettito scarso davano i dazi sulle materie prime e sui prodotti industriali (3).

In Italia verso il 1882, dopo l'allungamento della tariffa a 678 voci, il massimo gettito era ottenuto con sole tre: caffè, zucchero e petrolio davano 80 milioni di Lire, mentre tutte le altre giungevano in complesso a soli 65 milioni (4). Non sappiamo molto rispetto agli anni più vicini a noi, ma basta scorrere le relazioni (5) relative agli anni dal 1908-9 al 1913-4 per trovare che il frumento figurava in prima linea, seguito dal caffè e petrolio; venivano in seguito quasi tutte le voci della tariffa, con poche decine o centinaia di migliaia di Lire. Il frumento era caratterizzato da andamento del tutto instabile, coll'alternarsi dei raccolti passando da un minimo di 70 ad un massimo di 140 milioni di lire, in media oscillando attorno ai 96: le altre merci fornivano un gettito ben più regolare, seguendo il moto della congiuntura. Il caffè nel ventennio che precede la guerra aveva raddoppiato il suo contributo per un quasi raddoppiamento nel consumo, correlativo ad una diminuzione del dazio unitario. Pel petrolio questo era stato dimezzato nel 1907, e poi scemato ancora di $^1/_6$ quattro anni dopo, sollecitando un incremento nella domanda, senza però bastare a mantenere il gettito all'altezza precedente: la deficenza di navi-cisterne (si dice) non aveva permesso di soddisfare tutta la domanda potenziale. Spirito e zucchero erano andati scemando all'importazione perchè la produzione interna cresceva fino a soddisfare del tutto il fabbisogno: maggior importanza conservava il gettito del dazio sul cotone greggio, con 5.5-6.7 milioni di lire all'anno. Di tutte le altre merci, con un gettito da 160 a 175 milioni di lire all'anno, le relazioni non parlano

(1) F. FERRARA: *Op. cit.* (pag. 320).

(2) C. F. BASTABLE: *Public Finance* (London, 1903, pag. 556).

(3) P. LEROY BEAULIEU: *Op. cit.* (pag. 728).

(4) G. ALESSIO: *Op. cit.* (pagg. 442-3).

(5) *Relazione sull'amministrazione delle gabelle per l'esercizio 1911-2* (Roma, 1912) e volumi seguenti.

neppure se non per dare l'entrata complessiva; lo spoglio voce per voce (1), trova che appena una dozzina oltrepassano il milione di lire, e sono le « categorie non specificate », le « altre ». Forse appunto perchè la mancanza di indicazione tassativa permette di trovare ancora qualche merce sulla quale non cadano troppe contestazioni nell'accertare l'esatta corrispondenza con le voci della tariffa: di tutte le rimanenti, il maggior numero era stato scelto appunto a scopo protettivo, e riusciva a proibire l'importazione. Ecco un elenco delle voci meno scarse di prodotto nel 1913, con i milioni di lire del loro gettito:

Olio di cotone	3.2	Calzature	1.3	Avena	4.2
» di arachide	0.8	Rottami, scaglie limatura di ferro-ghisa-acciaio	3.2	Pesci	2.2
Oli non nominati	3.3	Ghisa	3.2	Carne	1.1
Benzina	4.9	Ferro od acciaio lavorato o battuto	12.2	Pepe	2.7
Paraffina	3.7	Vasellame di ferro smaltato	1	Confetti e conserve	1.4
Sacchi	0.9	Ferro, acciaio di 2ª lavorazione	1	Cacao	0.7
Lana pettinata	0.9	Rame, ottone, bronzo	2.3		
Tessuti di lana	4.8	Macchine e loro parti	9.3		
Lavori di carta e cartone non nominati	1.2				

e si noti che per alcune di queste cifre sono sommati i gettiti di alcune sottovoci riunite.

Passando al dopo guerra, nulla sappiamo tranne per il 1919. È scomparsa l'entrata del dazio sul grano, sospeso; è ritornato a dare gettito non scarso lo zucchero salendo in prima linea, subito seguito dal caffè, benzina e petrolio ed oli minerali, pepe e pesci e latte condensato, ed un certo gruppo di materie prime o semilavorate: in tutto, una trentina di voci appena, sulle duemila circa della tariffa, formano la sparuta minoranza delle voci produttrici di un gettito superiore al milione di lire per ciascuna:

Olio d'oliva	1.0	Benzina	22.6	Ferro ed acc. in lamiere	4.0
» di lino	0.7	Oli min. non nominati	5.2	Ferro-acciaio in rotaie.	2.8
» » cotone	0.8	Petrolio	15.0	Lavori in ferro acciaio fucinati o gettati	1.7
Caffè	47.4	Cartucce cariche	4.0	Lamiere di ferro, acc.	3.6
Zucchero	48.4	Cotone greggio	5.3	Ferro, acciaio di 2ª lavorazione	10.9
Cacao	1.8	Og. non nomin. di lana crine pelo	3.2	Rame in pani	2.7
Pepe	5·6	Calzature di pelle	1.2	Ottone in fili	1.0
Prosciutto	4.8	Rottami scaglie e limatura di fer. ghisa acc.	1.0	Bronzo in lavori non nominati	0.7
Lardo	9.8	Ghisa in pani	2.1	Veicoli ferroviari per merci	5.4
Carne salata: altra	10.6	Ferro, acciaio laminato o battuto	9.5		
Tonno	1.4				
Altri pesci	6.6				
Latte condensato	4.8				

(1) Il volume I del *Movimento commerciale del Regno d'Italia nell'anno 1913* contiene nell'ultima colonna delle tabelle per il commercio speciale le somme riscosse per il dazio.

ed anche di queste voci non poche raggruppano tre o quattro sottovoci (1).

Si potrebbe, e si dovrebbe semplificare. Si prescinda sempre dalla opportunità di concedere una protezione a qualche industria, perchè si è accennato come non sia affatto indispensabile ricorrere ai dazi doganali, bastando concedere dei premi alla produzione, con sacrificio minore per l'erario, con vantaggio per i consumatori non più incisi dal diffondersi del rincaro. Abbattuta la soprastruttura protettiva, lasciare i soli dazi larghi di gettito condurrebbe a ridurre di molto le spese di riscossione, e non temendo più il contrabbando su larga scala le spese di sorveglianza potrebbero quasi annullarsi. L'elenco interminabile dei dazi si ridurrebbe a due o tre centinaia al massimo, con differenziazioni semplici da voce a voce.

Non converrebbe mantener solo quelle due decine che forniscono di certo un gettito elevato: perchè la sorveglianza lungo la linea di confine e l'organizzazione generale del servizio impongono una spesa fissa permanente che non varia tenendo il numero delle merci colpite a poche unità oppure abbracciandone qualche decina di più: lo ha insegnato il Ferrara, e non è necessario insistervi (2). Così pure è da tener presente anche come la base debba essere abbastanza larga per garantire una certa stabilità all'entrata, altrimenti su poche merci la congiuntura può influire imponendo ampi sbalzi nel rifornimento da anno ad anno. Quanto alla scelta delle merci da colpire, si presentano in prima linea le materie ingrombranti, perchè meno suscettibili di essere contrabbandate: ed alcune materie prime quando si voglia attraverso ad esse raggiungere il consumo del prodotto finito cui danno origine: in generale si prestano bene i coloniali e tutto ciò che costituisce un consumo secondario. Non dovrebbe essere tassato invece quanto importa procedura molesta e lunga e dispendiosa, per tradurre in pratica la notissima regola della « comodità dell'imposta ».

Difficoltà tecniche insuperabili non si presentano ad ostacolare una riforma così radicale del regime doganale nostro: ma quale uomo di Stato avrebbe il coraggio di assumerne la paternità? Non vi sarebbe affatto motivo a pessimismo, se davvero fosse ben saldo il desiderio di semplificare i servizi nell'amministrazione pubblica, e ben radicata la convinzione che il mondo economico è legato da intima solidarietà, per cui conviene moltiplicare i rapporti. A parole parrebbe che tutti i parlamentari riuniti a Genova non vivano con altro scopo: ma chi crede sappiano e vogliano muovere un dito per tradurlo in realtà? chi spera ardiscano rischiare la perdita di qualche voto, anche se certi di legare così il loro nome ad una riforma utilissima?

Milano, Università Bocconi

VINCENZO PORRI.

(1) Non sono stati pubblicati ancora i volumi del *Movimento commerciale* cit. per il 1920 e 1921.

(2) F. FERRARA: *Op. cit.* (pag. 321).

Il movimento sindacale [1]

Impostiamo il problema: è possibile che la società moderna si organizz ed inquadri in un *sindacalismo* sempre più rigido e completo?

Alcuni o molti lo credono; vediamo se questa opinione regga al raziocinio ed ai fatti.

È una constatazione inoppugnabile che la *società* muova dalla *omogeneità* alla *eterogeneità,* dall'indistinto al sempre più distinto e specializzato. La omogeneità degl'individui e delle classi diventa sempre più molteplice, eterogenea, man mano che dalle società meno evolute e civili, nel tempo e nello spazio, si passi a società più evolute e civili. Può dirsi anzi che, sotto un aspetto prevalente, la evoluzione della società sia lo stesso processo di differenzazione, ossia di passaggio dall'omogeneo al sempre più eterogeneo.

Se questo è vero — nè, ripetiamo, è possibile oppugnarlo —, ci sembra già questo solo un ostacolo per la risposta affermativa al quesito che ci siamo proposto.

Ma vi ha di più a considerare: anche i moventi delle azioni umane sono di ordine svariato, molteplice, anzi sempre più svariato, e svariati quindi i sentimenti, le passioni verso cui si polarizzano, da cui sono mòsse le azioni umane.

Grande importanza, individuale e collettiva, ha certamente il *fattore economico,* ma è un errore grave, e pur molto grossolano, quello di credere che esso sia il prevalente, o, peggio, l'unico. Altri fattori muovono la condotta umana, pur notevoli, e sono fattori religiosi, politici, giuridici, ecc.

Cosicchè qualunque sia la organizzazione cui una persona partecipi, essa non riuscirà mai ad assorbirla, e svariati saranno i contrasti in cui, di volta in volta, verrà a trovarsi e dibattersi la persona, per i suddetti svariati moventi, sentimenti, passioni.

O i sindacati saranno a larga base, ed allora i contrasti sorgeranno, presto o tardi, nell'interno stesso di ciascun sindacato, a causa della piú larga eterogeneità di elementi, che saranno stati costretti nel sindacato.

Così, per esempio, se pensiamo ad un sindacato delle professioni sanitarie, vi troveremo costretti insieme: medici, chirurgi, farmacisti, veterinari,

---

(1) Si consultino nella « *Riforma Sociale* » (fascicoli marzo-aprile 1920 e ottobre-novembre-dicembre 1921) due altri nostri studi *storici* sulle lotte di classi e sul movimento sindacalista.

levatrici, ecc. E medici liberi e medici condotti; medici funzionari di Stato e medici funzionari di provincie o di comuni; medici civili e medici militari; militari di terra e militari di mare; e così via.... per molte vie ancora!

Un sindacato di ferrovieri? Potrà abbracciare un'altra infinità di varietà: personale di stazione, personale viaggiante, personale di macchina, di officine, ecc.; ed ognuno di queste categorie comprende una molteplicità di sottocategorie. Lo stesso se diciamo dei metallurgici, degli edili, dei funzionari dello Stato, ecc., ecc.

Che anzi possiamo aggiungere, che quanto più il sindacato sarà a larga base, tanto più esso si distruggerà da sè; come dire quasi del *sistema protettivo,* che, quanto più esso si generalizzi, tanto più si neutralizza e distrugge da sè. Perchè uno stesso sindacato verrà a trovarsi in tal caso a comprendere tale varietà d'interessi, che si avvicinerà sempre più alla molteplicità d'interessi collegati nel grande organismo di Stato... senza sindacati.

Qualora si segua invece il criterio opposto, di sindacati a base sempre più stretta e a sempre più rigida uniformità di componenti, noi avremo per una stessa arte, per una stessa professione, un numero sempre crescente di sindacati, come crescente è ognora la specializzazione delle arti e delle professioni. Avremo, per tornare agli esempi precedenti, nel ramo sanitario, un sindacato dei medici, un altro dei chirurgi, un altro dei farmacisti, ecc.; e il sindacato dei medici si frazionerà in sindacati di elementi ancora più omogenei, quale potrà essere il sindacato dei medici condotti, distinto da quello dei medici liberi esercenti; il sindacato dei medici militari, distinto da quello dei medici borghesi; e quello dei medici militari si sdoppierà forse a sua volta in un sindacato dei medici militari di terra, differente da quello dei militari di mare... fino quasi al polverizzamento dei sindacati stessi.

Si potrà dire che fra l'uno e l'altro sistema, quello a larga e quello a stretta base, si preferirà un sistema intermedio. Non si dice che la virtù sta nel giusto mezzo? Ma è questo «*giusto mezzo*», che noi non sappiamo comprendere nella materia di cui ci occupiamo.

E molto meno sappiamo comprendere che cosa di reale, di duraturo, di definitivo ci guadagnerebbero le classi, gl'individui e poi la collettività tutta intera; il progresso sociale tutto intero, sia col primo sistema, sia col secondo, sia con quello intermedio. Ci guadagnerebbero invece or le une, or le altre classi, or gli uni, or gli altri individui; ma quella che mai, crediamo, verrà a guadagnare sarà appunto la società tutta intera. Anzi come il guadagno degli individui sarà a scapito delle classi, così il guadagno delle classi sarà a scapito della collettività nel suo insieme.

Mi spiego meglio: togliendo di mezzo le illusioni, i deboli veli e chiamando pane il pane e ladro il ladro, noi non dobbiamo fingere mai di dimenticare la natura umana, quale è e quale sarà, se non fino alla consumazione dei secoli, almeno fin dove le nostre previsioni possono giungere. Qual è la natura umana? Essa è tale — e chi lo ignora? — che ovunque noi collochiamo

l'individuo: o nel sindacato, o nella lega, o nel partito, o in qualsivoglia altro mezzo, esso, fatte pure le debite eccezioni, sarà l'eterno egoista, che coglierà ogni destro, per sottoporre l'interesse collettivo del sindacato al suo proprio interesse personale. Che anzi dalla forza stessa del sindacato l'egoismo individuale trarrà maggior forza per l'Individuo, « et.... quod superest.... date pauperibus. » Esempi? a migliaia ce ne porge la vita quotidiana, specie odierna.

E non differentemente per la *classe* fra le classi. Fra i vari sindacati che potranno formarsi, per esempio, fra le varie classi dei ferrovieri, dei postelegrafonici, dei metallurgici, degli edili, ecc., la classe più forte, che avrà pure predicato e propagandato, come oggi dicesi, lo spirito di solidarietà, ridendosi al momento buono delle sue stesse predicazioni, tiranneggerà le altre classi, pur quelle più affini alla sua, e tirerà, con poca o niente misericordia, la corda, fino a quando l'avrà ben salda nelle mani; fino a quando un'altra classe, servendosi dello stesso codice e degli stessi sistemi e mezzi, non si sarà, a sua volta, ben rinsaldato l'altro capo della corda nelle mani. Non è questa la storia quotidiana dei ferrovieri, dei metallurgici, dei lavoratori dei porti e via discorrendo?

Si commuovono forse i metallurgici di prima lavorazione, che tutto quello di loro vantaggio che rincari il prezzo del materiale, come materia prima, danneggi gli operai di seconda lavorazione? Ed è superfluo moltiplicare qui gli esempi, oggi che assistiamo alle più invereconde e dure tirannie di lavoratori contro lavoratori; e altro che... *homo homini lupus!*

Si è scritto e predicato — e si scrive e si predica sempre — dell'avidità borghese; ma chi sa dire in che l'avidità borghese si diversifichi o distanzi da quella proletaria? Sanno indicarlo i lavoratori del Porto di Genova? O che forse i pescicani di guerra non pullularono dal proletariato, più che dalla borghesia?

Ed allora a noi pare che, nei più dei casi e, generalmente parlando, cambiano i nomi, cambiano le forme, ma rimane la stessa o quasi la stessa l'antica o vecchia sostanza.

Ecco perchè io già pensavo e scrivevo che, tutto sommato, la società, nel suo insieme, ci perda più che ci guadagni. Io penso che questo moltiplicarsi di leghe e di sindacati aumenti, più che risolva o attenui i contrasti, gli attriti sociali; aumenti la dispersione di energie in più numerose, svariate, quotidiane lotte.

La società sempre più organizzata in sindacati, sempre più perde quei temperamenti, quelle attenuazioni, quella maggiore coordinazione, direi quasi quella maggiore *souplesse*, che deriva da una mancanza d'irrigidimento d'individui e di classi in precisi sindacati. È come in meccanica, in cui ogni forza dovesse risultare da una sempre maggiore serie di attriti e di complesse *risultanti*.

A noi pare, ripetiamo, assai più coordinata, armonica, facile, spontanea, vantaggiosa, una società fusa tutta un pezzo, che non suddivisa, come, in definitiva, in un vero campo di Agramante, fra sindacati e sindacati, in una ineliminabile, incessante lotta fra loro, non dissimili da vere e proprie fazioni.

E se prendiamo in esame tutto il ricco e quasi perfetto sindacalismo che caratterizzò accentuatamente la società medioevale, specie di alcuni centri italiani, come Firenze, e di cui noi abbiamo già in altri nostri studi ampiamente trattato, noi rileviamo subito che vi trovano ampia conferma tutti gl'inconvenienti fin qui esemplificati e deplorati.

Le *Corporazioni di mestieri* nel nostro Medio-Evo, correlative ai moderni *Sindacati,* furono un frutto dello spirito di associazione, che contraddistingueva la gente latina dalla germanica. Le popolazioni italiane, disgiunte l'una dall'altra, disgregate perfino come elementi di cittadinanza, poterono trovare una forma di vivere civile in quel poco che i barbari non avevano potuto toglier loro dell'esercizio delle loro attività. E così le arti dettero le *maestranze*, che, regolate da appositi statuti, governate da propri capi (come vediamo nella costituzione dei *maestri comacini*), distribuite in ordinata gerarchia industriale, costituivano come altrettanti piccoli Comuni, destinati a dare gli elementi più vigorosi delle successive democrazie italiane.

Il popolo italiano provvedeva così efficacemente non solo alla propria esistenza, ma alla prosperità materiale e morale. La democrazia acquistava il più grande slancio e l'attività italiana si espandeva all'interno e all'esterno.

Punto di partenza della «questione sociale» al tempo dei *Comuni* fu, così com'è oggidì, la reazione all'*individualismo* del periodo precedente. Il *Comune* reagiva all'esagerato individualismo del carattere germanico, introdotto con le invasioni, in contrasto con lo spirito associativo della civiltà latina e consolidatosi nel *sistema feudale.* La società presente reagisce ugualmente contro l'individualismo del liberalismo del sec. XIX.

La società medioevale comunale fu un'*associazione di classi cittadine*, ma non fu affatto una società omogenea. Si componeva di classi e di corporazioni di diversa importanza e vi fu sempre gente privilegiata e più forte, che comandava al resto.

Segnatamente il Comune di *Firenze*, verso il 1300, poteva dirsi non altro che la *confederazione delle arti.* La vita di Firenze in quel tempo, essendo essenzialmente mercantile, la parte principale della cittadinanza era formata dalle *Compagnie delle arti*, le quali costituivano corporazioni così forti e bene ordinate, che, se in mezzo ai frequenti tumulti venivano a mancare i Magistrati del Comune, bastavano a sè stesse e la città non cadeva nell'anarchia.

I capi delle corporazioni delle arti avevano ampi diritti; facevano rispettare gli statuti e gl'interessi dell'arte, tanto dagli estranei all'arte, quanto dagli ascritti ad essa, giudicavano i contravventori ed usavano la forza, se era necessaria, per far rispettare i giudicati. I componenti l'arte erano strettamente vincolati, per il bene comune, con regole severe, alle norme di fabbricazione prescritte dall'arte, la quale poteva limitare perfino il diritto di possedere dei suoi componenti, appropriandosi una parte delle loro entrate. Le maestranze, sotto la guida dei loro capi, entravano in campo con bandiere proprie, e difendevano la libertà al difuori, come già avevano saputo acquistarla e mantenerla al di dentro.

Il « *Comune* » diviene ben presto come l'epicentro, al di fuori e al di dentro del quale si svolgono le lotte di tutte le classi sociali: Papato e Impero, feudatari maggiori e feudatari minori, Vescovi e Conti, nobiltà e borghesia, arti minori, popolo minuto, contadini. E qui va ben ricordato come i primordi del Comune sieno caratterizzati da un *Dittatore* (per es: Lanzone d'Erlembardo a Milano), al pari dell'ultimo periodo Comunale, quando vi sorsero le *Signorie*, che furono anch'esse una *Dittatura*.

Va altresì rilevato che i vari elementi dell'*antico popolo* comunale non erano tra loro fusi sì bene che i sentimenti e gl'interessi d'una associazione non contrastassero con quelli delle altre; *che anzi, quanto più si sale da un ordine inferiore ad uno superiore, tanto più l'associazione acquista in compattezza, quanto perde in estensione.*

L'*arte medievale* — scrive il Salvemini — a parte i ridicoli panegirici, che ne fanno tanti scrittori moderni, che non hanno mai direttamente studiato un solo *statuto artigiano,* non è se non una « *Lega di resistenza* » avente lo scopo di promuovere gl'interessi economici, **politici** e morali dei soci, specie di assicurare loro un guadagno sicuro e costante nel loro lavoro ..... Cerca insomma in tutti i modi di fare della Corporazione una vera famiglia, i cui componenti siano uniti dal vincolo saldissimo dell'interesse e della solidarietà. Al di sotto dei *Maestri* e dei *Soci* sono i *discepoli* ....., i quali non hanno diritto di far corporazione; i loro doveri sono regolati come quelli dei *laboratores.* Fra *lavorante* e *discepolo* c'è questa differenza, che il primo resterà sempre tale, mentre il secondo, finito il periodo di tirocinio e pagata la tassa d'ingresso, diventerà a suo tempo Maestro.

Il *discepolato* ha lo scopo d'impedire che cresca troppo il numero dei Maestri e *che si determini quindi tra loro la concorrenza.* Inoltre gli *Statuti* Artigiani, esentando dal tirocinino e dalla tassa d'entrata i figli dei soci, oppure obbligandoli in misura minore degli estranei, *mirano a conservare il monopolio dell'arte nelle famiglie dei maestri.* Chi dunque non è figlio di Maestri, o non ha capitali bastanti per mantenersi nel periodo di tirocinio, per pagare la tassa d'entrata e per impiantare *ex novo* un'azienda, non pensa nemmeno di allogarsi come discepolo presso un Maestro, *ed è confinato dalla sua povertà nel ceto dei lavoratori.*

I *Grandi*, più che il *popolo*, odiavano la *grassa borghesia*, contro la quale sobillavano le passioni del popolo minuto. E se le associazioni dei Grandi erano poco di accordo fra loro, specie quella fra i nobili veri e i nobili del danaro, i trafficanti arricchiti — anche nella parte popolare si avevano arti contro arti, i deboli e i prepotenti, per cui furono imposte le così dette *convegne* od *obbligagioni* o *posture*, che consistevano in accordi fra appartenenti ad una stessa arte, o ad arti diverse, allo scopo, mercè gravissime pene ai contravventori, di mantenere alti certi prezzi, d'imporre monopoli e di ribadire fra i componenti di un'arte una maggiore solidarietà, *sia pure a danno degl'interessi di molti e* **perfino della stessa concordia cittadina.**

Reagivano i Grandi come meglio potevano: intimidivano e corrompevano avversari, magistrati, testimoni, onde (1293) vennero pubblicati, contro di essi, gli *Ordinamenti di Giustizia del Comune e del Popolo di Firenze*, i quali comminavano la esclusione dal *Priorato* di chiunque, pur ascritto ad un'*arte*, fosse un nobile. Nel contempo gli stessi *Ordinamenti* cercarono di eliminare pur dalle associazioni popolari tutto quanto potesse sapere di privilegio e turbare la eguaglianza civile e la concordia del popolo.

Allo scopo, quindi, di staccare il *contado* dal partito dei Grandi e di renderlo favorevole al popolo cittadino, il popolo del contado fu riordinato in conformità di quello urbano, e cioè diviso in *leghe*, corrispondenti alle associazioni delle arti, con propri Gonfalonieri e Consigli, sui quali la Repubblica esercitava, per mezzo dei suoi Magistrati, un'alta vigilanza, una specie di Signoria feudale.

Chi più fomentava la lotta contro i Grandi era un Grande: *Giano della Bella*, che, passato ai popolari per un'offesa arrecatagli da un Frescobaldi, *cercava alle sue vendette* **ed alle sue ambizioni** un aiuto, invece che nelle Consorterie dei Grandi, nel popolo, anzi nel *popolo minuto*.

Gli *Ordinamenti di Giustizia* degeneravano in esagerazioni, secondo le passioni ed i mutabili umori del popolo. La classe dei Giudici, più propensa sempre ai nobili, da cui meglio spillava quattrini, diventava sempre più pericolosa per la Republica, *mentre anche fra le arti veniva meno l'antica coesione*. Era sopra tutte turbolenta, perversa e prepotente l'*Arte dei beccai*, fra cui il più tracotante era un tale soprannominato «*Pecora*», il quale, non pago di manomettere impudentemente gli Statuti della sua arte, circondato dai più audaci e violenti fra i beccai, trascorreva ad ogni eccesso nella città, minacciando cittadini e autorità, aiutato di sottomano dai Nobili.

Fu così che le *incessanti turbinose lotte di classi* finirono, naturalmente, col degenerare nelle *Guerre civili* dei Guelfi e dei Ghibellini e con lo stancare il popolo della libertà tempestosa alla mercè delle *fazioni*, e si cadde nel dispotismo delle Signorie. E il grande Poeta Ghibellino, sconfortato dalle traversie che gli avevano fatta perdere la patria, potè rimproverare ai suoi concittadini il continuo mutare di legge, moneta e uffici e costumi e i tanto sottili provvedimenti che non reggevano da ottobre a mezzo novembre. Donde la celebre invettiva:

> Ahi! serva Italia, di dolore ostello,
> Nave senza nocchiere in gran tempesta.
>
> . . . .
>
> Ed ora, in te, non stanno senza guerra
> Li vivi tuoi, e l'un l'altro si rode,
> Di quei che un muro ed una fossa serra.
> Cerca, misera, intorno dalle prode,
> Le tue marine, e, poi, ti guarda in seno,
> Se alcuna parte, in te, di pace gode.
>
> . . . .

Ahi, gente, che dovresti esser devota,
E lasciar seder Cesar in la sella...

. . . .

Chè le città d'Italia tutte piene
Son di tiranni, ed un Marcel diventa
Ogni villan, che parteggiando viene.

. . . .

Quante volte, nel tempo, che rimembre,
Legge, moneta, officio e costume
Hai tu mutato, e rinnovato membre!
E se ben ti ricordi e vedi lume,
Vedrai te simigliante a quella inferma
Che non può trovar posa in su le piume,
Ma, con dar volta, suo dolore scherma.

(*Purgatorio*, Canto VI).

« *Pace! Pace!* » è oramai il grido di tutti, stanchi delle lotte che compromettono la proprietà del patrizio, i negozi del borghese, le industrie del plebeo. E solo il « *Signore* » può essere appunto il pacificatore del Comune. A far sentire i benefici della pace e per questa la necessità della continuazione e della stabilità della sua *Dittatura* è sempre rivolta la scaltra politica del fondatore del *Principato* nel *Comune*. Per lui le fonti della pubblica prosperità, da lungo tempo turbate, acquistano un subito, insperato sviluppo. Le sue masnade mercenarie, mentre espugnano ed abbattono i castelli dei suoi nemici, fanno altresì più sicure le vie ai traffici del borghese. Prosperano le industrie cittadine per favori e pel saggio governo del Principe; canali scavati, nuovi ponti e nuove strade, nuovi più liberali e più equi sistemi d'imposte fanno rifiorire l'agricoltura, agevolano le comunicazioni, allargano i commerci.

Nuove più solide mura proteggono contro gli esterni nemici la città del Signore, dentro la quale, accanto ai malinconici manieri, turriti, merlati, abbarrati, dei faziosi e dei violenti, sorgono più lieti e sontuosi edifici, palagi, templi, architettati spesso o dipinti dai più rinomati artisti del tempo. Le splendide feste, i pubblici giuochi, il fasto già principesco, le corti bandite, con cui il tiranno, mai avaro nè del proprio nè del pubblico danaro, s'impone alla facile ammirazione dei volghi — concorrono parimenti allo sviluppo delle arti e del benessere cittadino.

Munificente mecenate, il Signore accoglie intorno a sè poeti, letterati, giurisperiti, quasi tutti uomini di azione anch'essi, cresciuti tra le ire e le battaglie delle parti, i quali coi carmi e coi dotti trattati possono influire sulla pubblica opinione e piegarla in favore del Signore, che ha dato loro protezione od asilo.

E le *Signorie* si cambiano, s'alternano, s'incalzano, ma la loro istituzione rimane, *perchè tutti finiscono col riconoscere in essa la soluzione necessaria,*

ineluttabile di una lotta diventata sempre più dannosa tanto alla libertà, quanto al benessere cittadino.

Tutto quanto, adunque, abbiamo qui riportato in sufficiente riassunto è la riprova storico-sperimentale di quello già innanzi razionalmente esposto. Ed anzi abbiamo voluto riportare piuttosto numerosi i versi del *VI Canto del Purgatorio*, perchè in essi il grande Poeta riassume mirabilmente, plasticamente il quadro dell'Italia annientata nelle fazioni, nelle guerre civili, nell'anarchia, e della necessità di un forte potere centrale, di un « *Cesare* », che dia unità allo smembrato corpo sociale, e nel contempo un vero e proprio Governo.

Noi comprendiamo bene la prudenza nei confronti storici, fra gli elementi dell'un tempo e quelli dell'altro, pur tuttavia nè noi nè altri mai oserebbe contraddire al *lumen* e alla *magistra vitae*, di cui Cicerone qualificò la *storia*.

Il sindacalismo è fatto evidentemente per indebolire e non per corroborare l'unità organica e fisiologica dello Stato. Lo prova la esperienza del passato attraverso la storia delle associazioni medioevali finite col degenerare nelle fazioni, nelle guerre civili..... nella necessità della Dittatura, delle Signorie. Lo conferma la esperienza odierna, che così riassume un recente scrittore (1):

« Le restrizioni imposte all'autonomia ed alla libertà individuale durante la guerra hanno esercitato una singolare ripercussione sulla psicologia delle masse, dopo l'armistizio. Mentre la reazione contro le forme di disciplina dianzi rigidamente osservate si esasperava fino al punto da far dubitare prossimo il crollo del presente ordine sociale, l'abitudine contratta all'obbedienza ed all'azione collettiva piegava i ribelli sotto nuovi gioghi, non meno pesanti degli antichi. Alla volontà dell'imprenditore sostituita la tirannia dell'organizzatore, lo schiavo del tornaconto economico del padrone di ieri diveniva strumento dell'ambizione politica del padrone di oggi. Numerose agitazioni operaie erano scatenate dalla cupidigia di potere, o dal capriccio, o dal puntiglio di qualche capo.

« Il pullulare ed il fiorire di organizzazioni di ogni sorta, dirette al conseguimento di fini particolari molte volte contrastanti col tornaconto della collettività, ha scosso l'autorità dello Stato, già indebolita per quel rilassamento dei suoi organi che seguiva, come naturale conseguenza, un periodo di eccessiva tensione. Di fronte alla progressiva paralisi dei pubblici poteri, si sono levate, sempre più prepotenti, coalizioni d'interessi economici o politici, eccitate all'azione da chi sperava farsi della rovina altrui gradino all'ascesa. In ogni movimento di carattere politico si è simulato un fine economico, per attrarre più numerosi partigiani, in ogni movimento di carattere economico si è ostentato un fine politico, per guadagnare potenti appoggi. Cause locali e poco importanti furono assunte a pretesto di agitazioni vastissime, meglio adatte a favorire l'intervento e il trionfo degli organizzatori; questioni che interessavano

(1) G. MORTARA, *Prospettive Economiche*, 1922, pag. 379.

gli operai d'una fabbrica determinarono l'arresto del lavoro nelle officine d'una regione intera; si ricorse allo sciopero generale non come mezzo estremo, ma come strumento quotidiano di lotta ».

I sindacati rappresentarono un efficace mezzo di ricostruzione sociale nella disfatta, polverizzata società medievale, dopo la caduta anche delle ultime vestigia dell'Impero romano, le ripetute, successive invasioni barbariche e tutto quel caos, che notoriamente furono i primi secoli del Medio Evo. Il popolo delle città, le antiche popolazioni latine, disgiunte le une dalle altre, disgregate perfino come elementi di cittadinanza, poterono nelle *Corporazioni* trovare forme di vivere civile.

Regolate da appositi Statuti, governate da propri Capi, distribuite in ordinata gerarchia industriale, quelle maestranze costituivano come altrettanto piccoli Comuni. Furono insomma il piccolo aggregato, al di là della «*famiglia*», che servì di passaggio (quasi come l'aggregato intermedio della «*tribù*» nei primordi della civiltà) a maggiori formazioni politico sociali: il Comune, il Principato, ecc. Nelle campagne invece e per il popolo contadino continuava ad aver vigore e a reggere il «*sistema feudale*».

Nè l'esempio di queste Associazioni intermedie fra lo Stato e l'Individuo, integranti, in particolari momenti storici, da una parte la debolezza del potere politico centrale, lo Stato, e dall'altra la scarsa potenzialità dell'Individuo, è unico nella storia. Oltre quello caratteristico del nostro Medio Evo, già riportato, noi abbiamo, fin nella remota antichità nostra, l'altro dei primordi di Roma, sotto il suo secondo Re, Numa Pompilio (714-672 a. C.). Anche allora si ebbero delle vere e proprie *Corporazioni di Mestieri*. Quel grande Re, secondo la tradizione, perchè i poveri trovassero nella unione difesa e soccorso, li spartì in nove Corporazioni, secondo i mestieri.

Certo anche al tempo del secondo Re di Roma le condizioni di quel nuovissimo Stato dovevano essere tali, per scarsa fusione e coesione di elementi, da richiedere queste formazioni intermedie tra « Stato » e « Individuo ». È caratteristico anzi il fatto, sempre secondo la tradizione, che quelle Corporazioni furono promosse e organizzate proprio dalla stessa autorità centrale, dallo Stato, dal Re.

Il lettore potrebbe scorgere una contraddizione fra questi ultimi nostri concetti e i precedenti. Abbiamo detto prima che il «*sindacalismo*» indebolisca la unità dello Stato; abbiam detto dopo che i sindacati rappresentano un mezzo di ricostruzione sociale-politica, quando sia assente o quasi l'autorità centrale dello Stato. Tutto sommato noi opiniamo: 1) che, quando il potere centrale organicamente c'è, sia pure in momentanea crisi, e non difettino il vigore, le energie, le iniziative dell'Individuo, la formazione dei *sindacati* pare più di ostacolo che di vantaggio al risanamento, al riequilibrio dell'autorità centrale dello Stato; 2) che quando invece l'autorità centrale dello Stato manchi addirittura, o quasi, come nel caos medioevale, in tale caso i sindacati possono divenire un buon elemento di ricostruzione, transitorio, per ri-

salire sempre alla formazione del nuovo potere centrale; 3) abbiamo detto « *transitorio* », appunto perchè, a lungo andare, i sindacati, le associazioni intermedie fra « *Stato* » e « *Individuo* » finiscono, come tutte le umane istituzioni, con l'eccedere e..... devono cessare per compiuta missione; esempio tipico: quello del nostro Medioevo, già riportato.

Degnissimo di studio, per la sua grande complessità, l'esempio dei nostri giorni. Lo « Stato » divenuto, specie durante la guerra e per la guerra, accentratore e mostruosamente ipertrofico e, strana antitesi, quanto più aumentava in estensione il suo potere, tanto più esso perdeva in intensità, fino allo zero e..... all'anarchia: leggi a getto continuo, cui nessuno prestava attenzione ed obbedienza; vero « Stato » *tutto-nulla*. E il sistema, portato, ripeto, alle ultime conseguenze dalla e per la guerra, già preesisteva. Nel decadimento, nel polverizzamento del potere, dell'autorità dello Stato, ecco la spinta alla formazione di aggregati intermedi, lo sviluppo del *sindacalismo*; ma..... invece che per ricostruire, integrare l'opera dello Stato, per strappare alla sua debolezza i maggiori privilegi di classi; e così: ferrovieri, postelegrafonici, gente di mare, ecc., ecc. Gli stessi Impiegati dello Stato (e così dei Comuni, delle Provincie) a demolire lo Stato, strappando concessioni di ogni sorta e specie economiche, senza preoccuparsi se conciliabili con le condizioni delle rimanenti classi impiegatizie e lavoratrici in genere, e con le condizioni della collettività. Gli operai della prima lavorazione dei metalli contro gli operai della seconda lavorazione, e così di seguito per una storia di molto seguito e molto nota.

Sin dal gennaio 1911 scriveva in *Riforma Sociale* Giuseppe Prato (*Di alcune incognite del movimento operaio*):

« Vincitrici nel campo della Dottrina, come in quello della Legislazione pratica, rispetto alla questione della incondizionata libertà di associazione sindacale a loro lungamente contesa, le leghe operaie, assai mutate anche nella loro composizione, sono passate da un'azione difensiva giustamente rivendicatrice dell'indipendenza propria a sistemi di sopraffazione insidiatori dell'altrui. Ottenuto il riconoscimento delle finalità sostanzialmente buone e dei risultati socialmente vantaggiosi del movimento che in esse s'impernia, proclamato interesse pubblico fondamentale il miglioramento delle sorti delle classi lavoratrici che si propongono, le unioni ed i loro apologisti non si sono peritati di foggiare una teoria nuovissima, secondo la quale tali benemeriti organismi non devono venir chiamati responsabili, alla stregua del diritto comune, dei danni volontariamente od inconsciamente recati a terzi, nè più nè meno che se si trattasse di società di temperanza o di altri istituti filantropici d'utilità generale; ma possono anzi pretendere ad un diritto di eccezione vero e proprio, che ne tuteli l'agognato monopolio sul mercato del lavoro, aiutandole a disperdere ed annientare perfino con la violenza, gli elementi pertubatori e le forze rivali ».

E più oltre:

« Nelle manifestazioni che, a guisa di saggio, abbiamo piuttosto accennate

che illustrate, l'attività dei sindacati ci apparve orientata verso la consecuzione di un monopolio, che, ai fini del proprio vantaggio immediato, apparente o reale, sacrifica, in più d'un caso, gl'interessi così della collettività che delle classi lavoratrici, considerate nel loro complesso. Da forze rivendicatrici di libertà, le leghe proletarie si presentano, per mille sintomi diversi, trasformate ogni dì più in organi restauratori di una inversa tirannide. Col prevalere di elementi nuovi, insofferenti della vecchia disciplina ed aspiranti ad ottenere al più presto dei risultati dai sacrifici a cui si sottomettono, esse antepongono viemmeglio, alla competizione economica, l'attività politica, come più adatta a strappare alla collettività mezzi legali di sopraffazione contro ogni elemento concorrente ».

Che noi qui non scriviamo nè fantasie, nè esagerazioni, lo prova il novissimo indirizzo inglese. Gl'Inglesi, si sa, sono fra i più equilibrati e positivi e perciò più sensibili ai fuorviamenti, ed hanno anche la più lunga esperienza dei movimenti operai. Ebbene, proprio in contrasto col *socialismo* e col *sindacalismo,* va da qualche tempo prendendo sviluppo in *Inghilterra* un particolare indirizzo nel campo del lavoro, per ora segnatamente nella industria edilizia.

La dottrina, da cui emana il nuovo indirizzo economico sociale, in via di elaborazione, è ancora incerta nella determinazione dei suoi principii fondamentali. Essa comincia con la critica sia del *socialismo* che del *sindacalismo.* Contro il *socialismo* denuncia la impotenza causatagli, per la sua indole, esclusivamente politica, dal sistema di agire sui centri costituzionali, prima di provvedere a preparare nella massa attitudini economiche per la eventuale, sospirata sostituzione della produzione socializzata a quella individualista. Al *sindacalismo* rimprovera il suo atteggiamento particolaristico, che varrebbe, qualora realizzato, a spostare soltanto l'egoismo e la lotta dal *singolo* al gruppo, con evidente svantaggio dell'unità sociale, che si compendia nello Stato. D'altronde, appunto per questa sua particolaristica, unilaterale, angusta concezione, il sindacalismo mal si confarrebbe alla stessa attuale struttura delle industrie, che, se appare frammentaria per le sue ramificazioni, è poi in definitiva unica, sintetica, a causa delle interferenze, che di esse formano un complesso organico ed inscindibile. E questo che dicesi delle industrie è a dirsi di ogni altro rapporto economico, sociale, politico, in questo continuo crescere di rapporti, di interdipendenze, di solidarietà.

Si è appuuto per queste condizioni del socialismo e del sindacalismo, che il movimento operaio inglese si è orientato verso un nuovo metodo: « il *gildismo* », che, partendo sempre dalle aspirazioni profonde della coscienza operaia, rispetto all'attuale sistema capitalistico, si presenta come integrazione del socialismo, in quanto conferisce al sentimento che lo determina un contenuto economico e realistico, e si presenta altresì come un superamento del sindacalismo, mercè la estensione della pratica sindacale, dalle singole industrie locali, ad una intiera gestione industriale entro l'ambito della Nazione. Per cui l'attuale *gildismo* inglese, a base distrettuale e regionale, si trasforma

in *gildismo nazionale*, che conseguirebbe la sua massima espressione e perfezione nel *Congresso*, in cui le diverse *Gilde* effettuerebbero *la loro reciproca coordinazione*.

Un'altra differenza notevole tra il *Gildismo* e il *Sindacalismo* risulta dal fatto, assai rilevante, che mentre i sindacati non hanno il possesso dell'industria da cui derivano, il Gildismo si concreta invece nel fatto che l'unione corporativa operaia dalla fase della resistenza entrerebbe nel periodo culminante della produzione, mercè la *cooperazione*, con cui, soppresso l'*imprenditore e il profitto*, il *capitale* rimane subordinato al *lavoro*, in un organismo economico, la *Gilda*, il quale risulta dall'associazione di tutti i fattori della produzione: lavoro materiale, lavoro intellettuale, direttivo, e capitale.

Secondo il Penty — il fondatore di questo *socialismo delle Gilde* — le Gilde nazionali, come le Corporazioni Medioevali, ci cui noi abbiamo già scritto a lungo, dovrebbero diventare arbitre della produzione. Il Gildismo non aspira ad impadronirsi dello Stato, come il socialismo, ma solo a porsi a disposizione dello Stato per provvedere alla soddisfazione dei bisogni della collettività. Lo Stato conserverebbe sempre la sovranità giuridica ed economica, conferendone però in fatto l'esercizio alle Gilde produttrici.

È superfluo sia di estendersi di più nella esposizione, sia di scendere alla critica di quest'altro sistema, il quale, in conclusione, è un misto di *cooperativismo* e di *sindacalismo*, risaliente da un lato al vecchio e tanto sorpassato corporativismo medioevale, e dall'altro creante, al solito, lo Stato padrone assoluto di ogni bene ed arbitro di tutto. Di vero, perciò, e di rilevante questo Gildismo non ci dà che la sua critica dell'attuale socialismo e sindacalismo, accentratore il primo, demolitore il secondo, dell'autorità dello Stato.

Discorrendo, più che discutendo di « *Sindacati* » con un illustre economista, questi mi notava, con pensiero e metodo sperimentale, che, se i sindacati esistono, essi hanno le loro ragioni di esistere. Certamente, diciamo noi, e la ragione prevalente, a nostro modo di vedere, è la reazione allo esagerato « *Individualismo* » del periodo precedente. Ma il sindacalismo è poi, in conclusione, un fenomeno, un fatto fisiologico o patologico?

È questo che ci resta a discutere.

Foggia, Istituto Tecnico

GIOVANNI CARANO-DONVITO.

Recenti Pubblicazioni

VON PHILIPPOVICH E. e SOMARY F. — *Grundriss der politischen Oekonomie. II. Volkswirtschaftspolitik*, Zweiter Teil. Tübingen, Mohr, 1921.

Per cura del dottor Somary esce nella decima edizione questa seconda parte della *Politica economica* costituente insieme con l'*Economia generale* il più diffuso dei trattati di Economia politica del vecchio stato austriaco. Ben più che agli altri economisti suoi colleghi nell'insegnamento a Vienna, al von Philippovich era bene applicato l'appellativo di austriaco, perchè nei tre fitti volumi del suo trattato egli cercò di adattare allo spirito burocratico della grande monarchia la scienza formatasi nelle libere contese della politica inglese e nelle libere ricerche delle Università germaniche. Ed una generazione intera di studenti, appartenenti alle varie nazionalità della vecchia Austria, si prepararono alla vita pubblica sopra i suoi libri diligenti, minuti e pieni di informazioni.

Per ciò questo volume (che tratta dei trasporti, del commercio, delle banche e della borsa, nonchè della politica della distribuzione) ci appare, non ostante le aggiunte del dottor Somary, molto invecchiato. Il suo punto di vista non era in astratto e generale, come quello della scuola classica in tutte le sue trasformazioni, nè profondamente umano, come quello della scuola storica. Era il punto di vista di una amministrazione, la quale aveva in sè stessa il suo scopo ed il suo criterio. La sua caduta toglie gran parte del significato pratico ad un'opera, che non aveva nella sua svariata materia nessuna unità spirituale o teorica. Le definizioni, i richiami storici ed i dati statistici si presentano a noi, come dovettero apparire talvolta agli studenti più intelligenti o più animosi durante le lunghe preparazioni agli esami, una inutile fatica per la memoria.

Il dottor Somary, il quale in alcuni accenni vigorosi contenuti nella sua prefazione, dimostra di avere piena coscienza dei nuovi problemi pratici, provvederà meglio alla memoria del compianto maestro dell'Università Viennese se nelle prossime edizioni con maggior coraggio modificherà alcune linee fondamentali dell'opera per mantenerne vivo lo spirito animatore, che era quello di offrire ai giovani un libro di immediata preparazione per i problemi concreti. Dopo tanti e tali eventi, come sono stati quelli degli ultimi otto anni; i problemi pratici sono così cambiati che non si possono trattare senza modificare nel modo più profondo la struttura stessa del libro.

GUSTAVO DEL VECCHIO.

GOUGH G. W. — *Wealth and work. An introduction to economics.* London, Philip, 1920. 3 s. 6 d.

È un ottimo trattatello di Economia, scritto in forma popolare, sempre corretta, con continuo riferimento alla realtà della vita economica. La disposizione della materia è quella usuale dell'economia classica. Dopo alcuni capitoli introduttivi, in cui sono spiegati i concetti fondamentali di bene economico, di mercato, di reddito, di ricchezza, si passa allo studio dei fattori di produzione. Assai acconciamente ai tre soliti fattori terra, capitale, lavoro, l'A. ne aggiunge un quarto: la organizzazione economica, nel cui concetto fa rientrare il

principio classico della divisione del lavoro. Segue lo studio del mercato e della formazione dei prezzi, poi del costo di produzione, infine della moneta e dell'economia creditizia in generale. Chiude il libro un'analisi del fenomeno della rendita. L. A.

BRIGGS M. — *A text-book of economics*. London, Clive (University Tutorial Press), 1921. 8 s. 6 d.

È un buon trattato elementare di Economia. Nella prima parte, introduttiva, il primo capitolo contiene una breve storia delle dottrine economiche; nel secondo si esamina se e quanto l'esperienza della guerra abbia confermato la dottrina; nel terzo sono esposti i fondamenti psicologici della dottrina medesima, cioè la teoria così detta dell'utilità.

Il secondo libro è destinato alla produzione: come nel testo del Gough sopra esaminato, accanto ai classici fattori: terra, lavoro, capitale, è acconciamente considerata come quarto fattore la organizzazione economica. Segue nel libro terzo la teoria dello scambio, cioè della formazione dei prezzi, tanto nel caso della concorrenza, quanto nel caso del monopolio. Il quarto, più ampio, è destinato alla produzione. Secondo il concetto classico si considerano in quattro capitoli successivi la rendita, i salari, l'interesse, il profitto. Un successivo capitolo è destinato allo studio dell'azione del governo sulla distribuzione. Sempre facendo parte del quarto libro — ed in questo la distribuzione della materia si presenta forse meno opportuna — i tre ultimi capitoli che trattano della moneta, del mercato monetario, del commercio internazionale.

In complesso opera elementare, ma corretta, ben pensata e bene scritta.

L. A.

SCHMIDT W. — *Grundriss der ethnologischen Volkswirtschaftslehre* — 2ter Band. *Der soziale Wirtschaftsprozess der Menschheit*. Stuttgart, Enke, 1921. M. 40.

Anche gli scrittori della etnologia economica, quando vogliono venire al concreto, debbono fare semplicemente della Economia. E come gli ordinari trattati di Economia questo secondo volume è diviso in quattro parti che trattano successivamente della produzione, della circolazione, della distribuzione, della organizzazione economica. Ma se analoga è la distribuzione della materia, diverso è il metodo e diverso lo spirito della trattazione. Per Italiani, Francesi, Belgi, Inglesi, Americani, Austriaci la Economia è una scienza sperimentale. Per i Tedeschi è filosofia. Dinanzi al contratto di assicurazione marittima, imposto dalla pratica e dalla vita nei commerci, gli antichi canonisti — quali lo Stracca od il Santerna — unicamente preoccupati del rigore delle leggi canoniche e contro l'usura si domandavano *an licitus esset*, e chiudevano gli occhi alla realtà. Analogamente fanno nel campo della Economia questi filosofi tedeschi, uomini preclari per ingegno e per forza dialettica, ma estranei alla vita economica. L. A.

ROSCHER W. *Économie industrielle*. Tome 2me. Paris, Giard, 1921. 22 fr.

È il secondo volume dell'opera del Roscher « Economia Industriale » di cui già abbiamo annunziato su questa Rivista la nuova edizione del primo volume. L'opera è riveduta ed ampliata dallo Stieda, che vi ha aggiunto molte note, le quali servono a completare ed a rendere più interessante lo scritto dell'eminente economista.

Il volume tratta di diversi importanti problemi: della libertà interna del commercio e dell'industria, della regolamentazione dell'industria da parte dello Stato, delle leggi tutrici del lavoro, della protezione della proprietà industriale, delle cooperative, dei sindacati industriali, degli uffici di conciliazione, delle crisi economiche, della legislazione mineraria ecc.

Questa nuova edizione, per quanto risenta ancora alquanto — nonostante le frequenti note aggiunte dallo Stieda — dell'epoca in cui l'opera fu scritta, è tuttavia assai pregevole e particolarmente interessante. A. GARINO-CANINA.

HAMILTON W. H. — *Exercises in current economics.* Chicago, University of Chicago Press, 1921.

Current Economic Problems è il titolo di un grosso volume, nel quale l'a. ha esposto quello che noi chiamiamo la politica economica : organizzazione economica, cicli industriali, economia di guerra, politica commerciale internazionale, sindacati industriali, politica sociale, politica fiscale ecc. Questo libretto contiene una serie di esercizi e di problemi e costituisce un prezioso elemento integratore del maggior volume per l'insegnamento pubblico e per lo studio privato.

Ottimo è il criterio di premettere ad ogni capitoletto un breve sunto dell'argomento e la precisa indicazione dei passi dove è stato trattato l'argomento nell'opera maggiore. Come pure assai opportuna è la divisione tra i semplici esercizi, i quali servono ad apprendere i principii esposti, ed i veri e proprii problemi i quali conducono alla loro applicazione a casi concreti.

Cogliamo l'occasione per esprimere l'augurio che l'insegnamento economico, avendo ormai trovato negli Istituti superiori di scienze economiche sede adeguata alla sua complessa e difficile natura, si valga in larga misura di quel prezioso strumento didattico, che è costituito dal proporre esercizi e problemi opportunamente graduati agli studenti. Ciò sarà tanto più proficuo perchè correggerà la tendenza forse troppo astratta prevalente ora, come in passato del resto, fra i nostri economisti non soltanto nella ricerca ma anche nell'insegnamento.

GUSTAVO DEL VECCHIO.

GUYOT Y. et RAFFALOVICH A. — *Inflation et deflation.* Paris, Alcan, 1921 10 fr.

Gli illustri autori di questo volumetto hanno raccolto in forma semplice e piana tutti gli argomenti favorevoli al ritorno del franco francese alle pari con l'oro. Ma hanno trascurato di esaminare gli argomenti più gravi, i quali contrastano con la loro tesi e però non sembrano convincenti ad un lettore già edotto di tale gravissima questione.

Il libro merita certo miglior giudizio, ove sia considerato soltanto nel suo intento pratico verosimile di contribuire alla lotta contro ulteriori emissioni monetarie e per una sana politica della circolazione.

G. D. V.

MAWAS A. — *Le système monètaire et le change anglais depuis la guerre,* Paris, Giard, 1921.

È questo un ottimo libro, come hanno riconosciuto anche autorevoli critici inglesi. Utile per tutti coloro i quali vogliono studiare seriamente i fenomeni monetarii dal 1914 in poi, necessario per chi non ha il tempo e la preparazione per consultare tutte le varie fonti inglesi ed americane alle quali l'a. ha attinto con grande diligenza.

La ripartizione scolastica della materia in un libro di teoria, due di storia ed uno di statistica monetaria, aggravata da lunghe e testuali citazioni, fa supporre che, piuttosto che per il pubblico, questo volume sia stato scritto per un piccolo gruppo di esaminatori. Comunque sia, questi vizii formali non possono a meno di nuocere alla grande fortuna che dovrebbe sorridere a uno scritto di molto superiore a quelli comparsi sino ad ora in lingua francese sopra i problemi monetarii internazionali di questi anni.

Quanto alla sostanza l'a. si è sforzato piuttosto di esporre il vero che di trovare strane novità, piuttosto di evitare errori largamente diffusi anche tra coloro i quali credono di essere sapienti, che non d'insegnare a chi davvero già conosce le gravi questioni da lui studiate. Ma la chiara, precisa e ordinata esposizione di un così ricco materiale in parecchi punti gli ha concesso di giungere a risultati, che ben possono dirsi originali. Val-

gano, quali esempi, la precisa descrizione del mercato monetario internazionale nel triennio 1917-1919 durante il quale anche gli Stati Uniti d'America avevano limitato l'esportazione dell'oro (pag. 238 e segg.). E la stessa conclusione generale del volume, che espone con singolare forza di sintesi tutte le varie vicende recenti del mercato monetario inglese.

GUSTAVO DEL VECCHIO.

HARE L. — *Currency and employment. Deflation of the currency.* London, King, 1921. 2 s. 6 d.

Ottimo libretto in cui gli argomenti scientifici a favore di una restrizione della circolazione monetaria sono esposti correttamente, in forma popolare, con grande arguzia, se pur non sempre con grande chiarezza. L. A.

GARTON FOUNDATION — *The monetary outlook.* London, Harrison. 1 s.

Opuscolo scritto nel novembre 1920, quando ancora si discuteva della leva sul capitale come mezzo per risanare la circolazione. L'imposta sul patrimonio è in Italia, un fatto compiuto, ma i proventi di essa hanno avuto ben diverso esito. Il che era prevedibile e fu previsto. Ciò peraltro non toglie pregio a questo scritto, in cui la questione strettamente economica è correttamente prospettata.

L. A.

MICHELS R. — *La teoria di Marx della miseria crescente.* Torino, Bocca, 1922. Lire 20.

La teoria della miseria crescente è una delle parti più deboli fra quelle di valore assai vario componenti il sistema dottrinale del grande socialista tedesco. Le ricerche del Michels intorno ai precedenti di tale proposizione confermano che trattasi di una opinione priva di ogni serio fondamento storico o scientifico, assunta più tosto che per ragioni logiche o sperimentali per motivi psicologici e letterarii quale elemento del sistema marxista.

Nuoce a questo libro l'incertezza fondamentale dell'a, il quale di fronte alle teorie del suo maestro nè si adatta a conservare la posizione dogmatica dei socialisti nè riesce ad assumere una posizione critica, quale si potrebbe attendere da un ottimo sociologo, come egli si è dimostrato in altre opere giustamente apprezzate.

G. D. V.

JONES W. — *Capital and labour. Their duties and responsabilities.* London, King, 1921. 2 s. 6 d.

Date a Cesare quel che è di Cesare. L'A., ottima persona del resto, vuol giudicare delle convenienze economiche collo stesso criterio col quale si giudica delle vaghe aspirazioni della fantasia, e dei fenomeni della ricchezza discute collo stesso abito mentale con cui il teologo parla del bene e del male. Ecco, secondo quanto è scritto a pag. 153, quello di cui noi (il pronome di prima persona in bocca all'A. significa noi inglesi) abbiamo bisogno:

a) incoraggiamenti del Governo per lo sviluppo dell'agricoltura coll'intento di assicurare (!) il pareggio del bilancio economico della Gran Bretagna;

b) nuove case;

c) incremento della rete stradale, dei trasporti per ferrovia, per mare, per fiume, delle comunicazioni postali, telegrafiche, telefoniche;

d) sviluppo dell'energia elettrica;

e) sviluppo della pubblica istruzione;

f) tunnel colla Francia.

Volete sapere perchè i prezzi sono alti? Perchè i capitalisti si ostinano a voler ricavare un interesse dai loro capitali. È evidente che se una fabbrica che ha un debito di un milione fosse liberata dal peso dell'ammortamento del capitale mutuato, potrebbe destinare la somma risparmiata al miglioramento degli impianti, il che portebbe una diminuzione dei costi di produzione e quindi dei prezzi.

E sulla base di tali argomentazioni, ognuno che conosca l'a. b. c. dell'Economia rinunzia a discutere.

L. A.

BRISSENDEN P. F. — *The I. W. W.. A study of American syndicalism.* 2ª ed. New York, Columbia University, 1920. Doll. 3,50.

L'evoluzione del socialismo filosofico e parlamentare nel sindacalismo industriale è il fatto saliente nella storia del movimento operaio nel secolo XX. E siccome il movimento operaio è divenuto l'elemento preponderante del giuoco delle forze che determinano l'equilibrio sociale, il sindacalismo assurge in tal modo a fattore preponderante della nostra vita politica. Dovrebbe pertanto suscitare il massimo interesse questo libro, che tratta dell'evoluzione del sindacalismo in America, cioè nel paese che aspira ad esercitare nei riguardi dell'Europa una funzione analoga — *mutatis mutandis* — a quella che esercitò Roma nei riguardi dell'antica Grecia.

Ma tale interesse diminuisce, segnatamente per il lettore europeo, per due ragioni. Anzitutto, per quanto la prima edizione del libro porti la data del 1918 e la attuale seconda edizione la data del 1920, i fatti elaborati ed esaminati si riferiscono, nella massima parte, al periodo anteriore alla guerra. Ma è vero che in America l'ambiente sociale negli ultimi anni non si è trasformato così profondamente come è avvenuto in Europa. Ciò non toglie peraltro che al lettore, segnatamente al lettore europeo, il libro appaia anacronistico.

E vi è poi una seconda ragione ancora più profonda che diminuisce per il gran pubblico l'interesse del libro. Ed è che non si descrive la evoluzione delle idee, nè si fa l'analisi dei sentimenti che le generarono o l'esame delle condizioni ambientali in cui esse poterono germogliare, ma piuttosto si raccontano le vicende giornaliere, le piccole cose, i piccoli dissidi fra le varie tendenze sindacali in America. Più che della storia si fa della cronaca. Ed allora l'interesse rimane confinato a coloro che quella cronaca vissero o ad essa, per una ragione o per un'altra, furono vicini.

L. A.

RALPH F. H. M. and GRIFFITH W. J. N. — *A digest of British economic history.* London, Murray, 1921. 5 *s.*

Il quattrocento fu in Inghilterra l'età dell'oro del salariato. Tale è il giudizio di Rogers, fondato sopra il confronto dell'indice dei salari e dei prezzi, pur tenuto conto dell'irregolarità del lavoro e della frequenza dei giorni festivi. Il quattrocento fu pure il periodo della legislazione suntuaria soprattutto per ciò che si riferisce alle vesti. Lo sviluppo dell'industria della lana consentiva il guadagno a donne e fanciulle. Sono queste tante ragioni per indurre che le classi popolari erano prospere, assai più di quanto lo furono nel secolo successivo, in cui la disorganizzazione sociale fece tante vittime.

La storia si ripete. Ed è dilettevole ed istruttivo vedere quali sono le modalità, con cui l'umanità passa successivamente attraverso le stesse fasi. Per questo si legge con diletto questo piccolo libro, in cui, in forma piana e suggestiva, sono tracciate a grandi tratti le linee fondamentali della storia economica inglese dalla conquista romana ai giorni nostri.

L. A.

CLAPHAM J. H. — *The economic development of France and Germany, 1815-1914.* London, Cambridge University Press, 1921. 18 s.

Opera non perspicua, ma elaborata con sani criteri metodologici ed intento scientifico. L'A. passa in rassegna, analiticamente, lo sviluppo economico della Francia e della Germania dal 1815 al 1914. Tratta prima delle condizioni della vita rurale nei due paesi, quali erano prima delle ferrovie; racconta poi le vicende con cui si sviluppò la grande industria dal 1815 al 1848. Descrive poi lo stato dei trasporti e delle comunicazioni prima e dopo le ferrovie. Ciò forma oggetto dei primi sette capitoli. Nei due successivi tratta della evoluzione dell'agricolura dopo il 1848; nel decimo e nell'undicesimo della politica economica, in Francia ed in Germania, dopo la stessa data. Il capitolo dodicesimo è dedicato alla descrizione dell'organizzazione commerciale nell'età delle ferrovie. Il capitolo tredicesimo contiene una rapida rassegna dei progressi compiuti nel campo bancario e più in generale nel campo monetario. Il libro si chiude con un epilogo in cui sono poste a raffronto le condizioni della vita materiale di un uomo medio, nei due paesi, nel 1814 e nel 1914. L. A.

ZAGORSKY S. — *La République des Soviets, Bilan économique.* Paris, Payot, 1921. 15 fr.

Opera eccellente, basata unicamente sull'esame dei fatti economici quali si sono prodotti in Russia dal 1917 ad oggi.

Durante il primo periodo della sua affermazione il Governo dei Soviets decretò la presa di possesso delle imprese private, la quale si effettuò senza sistema dal basso, per opera delle masse, inebriate al verbo del *controllo operaio.* Il caos che ne risultò fu così spaventoso che fu giuocoforza correre ai ripari, e così si fece nel secondo periodo della politica sovietistica, caratterizzato dalla creazione delle Direzioni centrali, incaricate di dirigere dall'alto i diversi rami dell'economia nazionale. Il controllo operaio viene gradatamente, tacitamente soppresso. Al suo posto si erge il mito della *gestione operaia.* Il quale non diviene mai realtà, la gestione operaia evolvendo rapidamente nella nazionalizzazione della produzione, la quale costituisce la terza ed ultima fase della politica economica dei Soviets.

Scoppiata quindi per combattere una burocrazia, la Rivoluzione si afferma in nome di una nuova e più pestifera burocrazia. Ed attraverso lacrime e sangue torna là donde si mosse.

Le lacrime versate ed il sangue sparso in tutti i rami dell'attività economica dalla produzione, allo scambio, ai trasporti, al lavoro, alle finanze sono efficacemente ricordati dallo Zagorsky. L. A.

SIEBER G. — *Die Veränderung in der Produktivität und Rentabilität der Landwirtschaft während der letzten Jahre.* Berlin, Ebering, 1919.

Breve e succosa monografia in cui si prospettano le variazioni nella produttività della campagna tedesca durante la guerra. La trattazione è divisa in tre parti, che si riferiscono rispettivamente alla piccola, alla media, alla grande proprietà. La conclusione fondamentale è che se il latifondo ha più sofferto per ciò che si riferisce alla cultura dei cereali, la piccola proprietà per converso ha visto diminuire maggiormente la produzione degli animali e di tutti i prodotti derivati.

Non si fa parola dei rapporti sociali strettamente connessi allo stato ed alle variazioni della produttività della campagna. Ciò rilevasi non per fare una critica, ma per chiarire al lettore l'indole dello scritto, di cui si tratta, che è appunto una buona monografia di tecnica agraria. L. A.

SZANA A. — *Die neuen Wirtschaftsprobleme der Donau*. Stuttgart, Enke, 1921. M. 6,20.

La guerra ha completamente trasformato il regime politico in cui si svolge il commermercio sul Danubio. Giuridicamente il Danubio è internazionalizzato, praticamente esso resta campo delle competizioni delle grandi potenze: Inghilterra e Francia (l'Italia è sempre assente o quasi), e degli otto stati rivieraschi del fiume stesso del Mar Nero; cioè, Austria, Czeco Slovacchia, Ungheria, Jugoslavia, Romania, Bulgaria, Russia, Turchia. Quali sieno queste competizioni e come si manifestino in concreto è chiaramente e sinteticamente prospettato in questo ottimo, breve studio dello Szana. L. A.

HOBSON J. A. -- *The economics of reparation*, London, Allen and Unwin, 1921.

Studio pubblicato nel Giugno 1921. L'A, che prese parte in qualità di segretario alla conferenza di Londra nel Novembre 1920, dà alle stampe col suo nome e sotto la sua sola responsabilità la relazione che per le solite difficoltà burocratiche e diplomatiche non potè presentare ufficialmente. Il suo punto di vista è quello ordinario degli Inglesi, in questa materia. Nell'interesse superiore dell'Europa, nell'interesse delle riparazioni medesime, bisogna non tendere troppo la corda e dare alla Germania il mezzo di respirare e di rimettersi.

Noi dividiamo fino ad un certo punto questo modo di vedere, ma ci rendiamo conto che esso non può essere assolutamente quello della Francia, che sente — e giustamente — che la sua egemonia nel continente europeo durerà fino a tanto che la Germania non riuscirà ad alzare il capo.

Ed il problema delle riparazioni resta, quale sempre fu, un problema schiettamente politico. L. A.

TASSINARI G. — *Per lo sviluppo dell'economia rurale della nostra montagna*. Bologna, Zanichelli, 1921.

Al nome del dottor Tassinari conviene aggiungere quello del prof. Serpieri, il quale non solo ha scritto la prefazione di questo volumetto ma ne ha già esposto in una pubblicazione di maggior mole il contenuto principale. Ciò premesso non occorrono molte parole per convincere il lettore che si tratta di uno dei numeri meglio riuscito della collezione *L'Italia Nuova*, in corso di pubblicazione presso il solerte editore bolognese.

Le conclusioni dell'a. sono ragionevoli e abbastanza precise, se anche non sono nuove. Poichè da decenni è fatta la diagnosi dei mali economici dei quali soffre l'Italia montana, è dunque lecito il dubbio se non vi sia qualche ostacolo superiore alla volontà umana, contro il quale si infrangono le migliori lezioni degli studiosi e la stessa legislazione piena di buone intenzioni. I pochi dati demografici contenuti nel paragrafo 8 del II capitolo suggeriscono l'ipotesi che, di fronte alle nuove condizioni dei trasporti e delle comunicazioni la popolazione delle montagne sia fuor di proporzione con quella di altri mercati ora aperti ad essa. Sotto i singoli problemi tecnici-economici vi è forse un problema molto più grave economico-demografico. Non sarà dunque necessaria una diminuzione nella popolazione delle nostre montagne perchè essa trovi un stabile assetto in condizioni di vita adeguate ai suoi bisogni oltre che agli interessi permanenti e generali della nazione?

G. D. V.

MOULTON H. G. — *The financial organization of Society*. Chicago, University of Chicago Press, 1921. 4 dollari.

Fra i molti buoni libri, che gli Stati Uniti hanno prodotto dopo il 1900 in materia di credito e di finanza, non esitiamo a dire essere questo uno tra i migliori.

Quasi ottocento pagine di fitta stampa sono dedicate a un preciso e organico riassunto di tutti gli istituti o di tutti i problemi della finanza americana prima, durante e dopo la

guerra. Lo studente del paese trova in questo libro, lungamente meditato e accolto al suo primo apparire con il più grande favore, un prezioso strumento di informazione. Lo studioso europeo poi, che ha visto nell'ultimo decennio crescere l'importanza internazionale della finanza nord-americana con una rapidità senza precedenti, ha modo di raccogliere qui le necessarie notizie tecniche, giuridiche ed economiche sopra ogni sorta di problemi bancarii e finanziarii, riempiendo così una lacuna veramente grave nella sua cultura prebellica in confronto delle questioni odierne.

Sarebbe da augurare che anche in Italia qualcuno dedicasse la ottima preparazione e la lunga pazienza necessarie per un simile lavoro alla descrizione del nostro sistema bancario e finanziario, raccogliendo il materiale esistente, molto ricco, ma sparso nelle più varie forme di pubblicazioni e perciò imperfettamente noto.

Non si può passare sotto silenzio la splendida raccolta di domande aggiunta ad ogni capitolo. Sono circa un migliaio di quesiti, molti dei quali propongono temi precisi ed originali ed hanno tutto il merito di essere concreti avviamenti ad alte ricerche tecniche e teoriche. Non è dubbio che essi, più che un semplice complemento del libro, dal punto di vista scientifico ne costituiscono la parte più notevole. Anche la bibliografia, infine, parca ma bene scelta e di freschissima data, costituisce un altro vero pregio di questa opera egregia.

GUSTAVO DEL VECCHIO.

SELIGMAN E. R. A. — *The shifting and incidence of taxation* (IV Ediz. riveduta). New-York, Columbia University Press, 1921.
— *Essays in taxation* (IX Ediz. riveduta e ampliata). New-York, Macmillan, 1921.
— *Currency inflation and public debts*. New-York, The Equitable Trust Company, 1921.
— *The state of our national finances* (Estratto dall'*Am. Econ. Review*, marzo 1922).

Riunisco in un solo cenno queste varie manifestazioni della molteplice attività del Seligman e del largo seguito, che essa ha non solo in America, ma anche fuori di quel continente.

I *Saggi sulle imposte*, su cui si sono formati il gusto e il senso critico finanziario molt studiosi, riappaiono circa nove anni dopo la precedente edizione americana: nove anni che hanno visto forti rivolgimenti finanziari dovuti alla guerra e anche a importanti r[illegible] forme finanziarie nella finanza statale e locale d'America e all'estero. Onde alcuni saggi anteriori vennero aggiornati sia nella legislazione sia nella letteratura; e tre nuovi furono aggiunti sulla finanza di guerra: *The War Revenue Acts*; *Loans versus Taxes in War Finance; the Cost of the War and how it was met.*

Il volume, che si può dire fondamentale nei nostri studi, sulla *traslazione e incidenza delle imposte* viene pubblicato in questa quarta edizione quasi identico, nella sostanza e nella forma, alla precedente. Sono però da notare arricchimenti preziosi nella già vasta bibliografia e qualche nuovo appunto a proposito della capitalizzazione delle imposte. L'A. ha fatto ad Einaudi e a me l'onore di citare i nostri recenti studi sulla teoria dell'ammortamento, che modificano radicalmente la dottrina svolta con larghezza di vedute anche dal Seligman, perchè infirmano il concetto che l'ammortamento avvenga solo per le imposte esclusive o ineguali. Questa dottrina, da noi combattuta, perchè ritenuta erronea, è riprodotta integralmente nella presente edizione dal Seligman, il quale ha lasciato insoddisfatto il desiderio di avere da un autorevole scrittore, qual è l'economista americano, una confutazione delle nostre critiche alla dottrina da lui divulgata.

Molto accurata e documentata è la storia critica dell'*inflazione monetaria e dello sviluppo dei debiti pubblici* nei principali paesi d'America e d'Europa nel passato secolo e in questi ultimi anni. La conclusione, su cui insiste il Seligman e che è molto importante sottolineare, è che il ristabilimento dell'equilibrio economico e finanziario è un problema

internazionale e non può essere risolto che con metodi internazionali. Conclusioni, che vengono rafforzate in una bella prefazione del Presidente dell'Equitable Trust Company, A. W. Krech, che mette in evidenza i fattori politici dell'attuale squilibrio economico e finanziario e auspica a una vera pace che accresca il credito ai paesi d'Europa, poichè nessuna nazione in Europa può vivere senza la buona armonia cogli altri paesi: e ricorda Talleyrand, che disse « *Pour moi, les vrais intérêts de la France ne sont jamais en opposition avec les vrais intérêts de l'Europe* ».

Molto importante è il discorso del Seligman all'*American Economic Association*. In esso, oltre che dei problemi tributari del proprio paese, che discute con la riconosciuta competenza scientifica, si occupa dell'ardua questione dei debiti interalleati e afferma senza esitazione che sarebbe ingiusto da parte dell'America pretendere il rimborso del denaro che l'America ha dato per fornire i viveri durante la guerra, alla quale il contributo di uomini è stato conferito sopratutto dalla Francia e dall'Italia. D'altra parte, l'America s'è arricchita durante la guerra ed è illecito e immorale che essa si trattenga tutto questo arricchimento, mentre gli altri paesi alleati si sono impoveriti. Ma il pagamento dei debiti, oltre che ingiusto, sarebbe dannoso per l'America in vista delle conseguenze commerciali internazionali che produrrebbe.

B. GRIZIOTTI.

JONES R. — *Taxation: yesterday and to-morrow*. London, King, 1921. 3 s. 6 d.

Altra volta si è data notizia di un'altra pubblicazione dello stesso autore: « The nature and first principles of taxation ». Anche questa si annuncia con un titolo, che promette più di quanto il libro contiene. Si hanno, sì, divulgazioni del concetto di imposta e dell'evoluzione dei tributi nel passato e nel presente. Si trovano discussioni sui prestiti e sulle imposte: sull'imposta straordinaria sul patrimonio: sui principi etici, politici, sociali e amministrativi delle imposte. Ma le conclusioni — quanto le analisi — non sono molto profonde nè originali.

B. GRIZIOTTI.

VON TYSZKA C. — *Grundzüge der Finanzwissenschaft*. Jena, Fischer, 1920, M. 24.

Dal punto di vista teorico questa esposizione della scienza delle finanze non presenta rilevanti caratteristiche poichè essa segue le traccie di precedenti autori tedeschi: Wagner Lotz, Stein, Cohn, Heckel. Dal punto di vista didattico, è commendevole per la chiarezza e la semplicità della trattazione. Venuto ultimo per data, questo manuale offre il pregio di darci conto delle variazioni intervenute nella legislazione fiscale tedesca durante e dopo la guerra e sopratutto della riforma finanziaria della Germania del 1919-20.

B. G.

PLEHN C. C. — *Introduction to public finance*, IV ediz. New-York, Macmillan, 1920.

Il volume, che giunge alla quarta edizione, è ben conosciuto per la esposizione chiara ed elementare della scienza finanziaria, che è svolta con particolare considerazione delle finanze americane. La letteratura europea è conosciuta specialmente attraverso i principali autori inglesi, francesi e tedeschi.

Fra gli italiani trovo citati il Cossa e il Marzano. Tutto il poderoso contributo scientifico dato nel nostro paese agli studi finanziari con pregevoli monografie e trattati negli ultimi trent'anni è sfuggito all'autore, che sembra ignorare i nomi e le opere di Alessio, Conigliani, De Viti de Marco, Einaudi, Flora, Graziani, Nitti, Pantaleoni, Ricca Salerno, Tangorra: autori, che cito per ordine alfabetico, perchè sono tutti di primaria importanza per i varii contributi dati alla scienza e male si prestano a una graduatoria.

Rispetto alle precedenti edizioni, presentano particolare interesse le notizie date sulle recenti riforme e sulle finanze della recente guerra.

BENVENUTO GRIZIOTTI.

DE MONTGOMERY BO GABRIEL. — *Politique financière d'aujourd'hui.* Préface de VILFREDO PARETO. Vevey, Klausfelder.

È uno sguardo sull'economia e sulla finanza di guerra, gettato da un paese neutrale nel mezzo del conflitto europeo; naturalmente sono i problemi, che riguardano la Svizzera, oggetto d'esame del libro: cambi, circolazione, situazione economica e finanziaria, mercato del capitale, ma essi sono posti e studiati da un punto di vista scientifico e generale. Il Pareto, traendo argomento da quanto osserva e scrive il Montgomery, commenta questioni relative alle teorie della moneta, dei cambi, dei prestiti pubblici ed espone dottrine e leggi economiche e sociologiche, che ha avuto fondamentalmente occasione d'esporre in altre sue opere. B. G.

BIANCHINI G. — *Il regime dei titoli nominativi.* Milano, Associazione Bancaria Italiana, 1921. L. 16.

Le condizioni presenti dell'economia nazionale richiedono il rinvio della conversione obbligatoria al nome dei titoli al portatore, mentre ormai tale provvedimento non serve più a migliorare l'accertamento dell'imposta patrimoniale, che è irrimediabilmente compromessa dalle grandi frodi operate. Un giorno, e forse non lontano, dovrà riprendersi in discussione il problema della nominatività. Intanto però sarebbe bene che il regolamento 2 giugno 1921, n. 834, per la parte, che disciplina l'ordinamento dei titoli nominativi, anche in regime non obbligatorio, avesse applicazione. Per apprezzarne le norme giova il perspicuo commento pratico, che ne ha fatto con la nota competenza l'avv. Bianchini, in questo volumetto, che si apre con opportuni richiami alla legislazione estera sui titoli nominativi e si chiude col testo della legge e del regolamento per l'Italia e colle relazioni parlamentari e governative, che l'hanno preceduto. B. GRIZIOTTI.

FAIRLIE J. A. — *British war administration.* New York, Oxford University Press, 1919. 1 Doll.

È pubblicato a cura della Fondazione Carnegie per la pace. *Si vis pacem, para bellum,* era il motto dei Romani. Se vuoi la pace, comincia collo studiare gli effetti della guerra su tutta la vita economica e sociale, replica la moderna ideologia pacifista, per bocca del Kinley, Professore di Economia Politica nell'Università dell'Illinois, Editore della serie di monografie della quale fa parte questa del Fairlie.

La quale, in realtà, è ben povera cosa. E lungi dal penetrare la vita dell'organismo che prende a studiare si riduce ad una monotona e superficiale esposizione delle misure adottate dall'Inghilterra, durante la guerra, per ciò che si riferisce all'esercito di terra ed all'armata navale, alle munizioni ed all'aereonautica, alle pensioni ed ai prigionieri, ai commerci, ai trasporti, all'agricoltura, alle finanze, etc. L. A.

GROENER — *Die Eisenbahn als Faktor der Politik.* Stuttgart, Enke, 1921.

Breve discorso occasionale, il cui contenuto è chiaramente indicato dal titolo.

LORIA G. — *Storia della geometria descrittiva.* Milano, Hoepli, 1921. L. 25.

Con quest'opera il Professor Loria ha reso un vero servizio alla scienza. È, in generale, deplorevole quanto diffusa consuetudine degli scrittori di opere matematiche quella di mantenere la propria trattazione entro le linee di una pura, e rigorosa astrazione, nella quale, in forza di una catena di sillogismi, i teoremi vengono giù come le ciliege, senza che il lettore sia mai guidato nello scoprire la ragione delle cose. Non la ragione logica — intendo — cioè quella che poggia sui sillogismi, che costituiscono le *dimostrazione*; ma la ragione intuitiva, estetica — direbbe uno hegeliano — umana — sarei quasi portato a ripetere, riferendomi alle nostre tradizioni del Rinascimento — che collega ciascuna proposi-

zione alla precedente ed alla successiva, spiega come e perchè alla mente umana si psoero certi problemi, quali tentativi furono fatti per risolverli, come alla soluzione si giunse.

E tale lacuna è tanto più dannosa in una scienza come la Geometria descrittiva, in cui non lontani e riposti, ma *diretti ed immediati* sono i legami colla attività pratica, vuoi nel campo delle arti belle (*pittura, architettura*), vuoi nel campo dell'arte militare (*fortificazione, costruzioni navali*), vuoi infine nel campo dell'ingegneria civile. Ai giovani che si avviano per gli studi di matematica la Geometria descrittiva appare in generale una disciplina pesante. Mi sia consentito di affermare che la colpa è degli insegnanti. Si fanno una trentina di lezioni sui metodi di rappresentazione: tutti i problemi elementari di geometria dello spazio, grafici e metrici, vengono sistematicamente e noiosamente passati in rassegna e risoluti prima col metodo delle proiezioni centrali, poi con quello di Monge, in fine coi metodi dell'assonometria. Ma perchè non spiegare che la proiezione centrale non è altro che la prospettiva, che è nata colla pittura e dalla pittura ha sempre preso le mosse per ogni suo progresso; che la proiezione ortogonale, così detta di Monge, non sulle rive della Senna, ma oltre due mila anni prima era nata sulle rive del Nilo ed è il metodo *naturale* per rappresentare un edificio; che l'assonometria infine nacque dal concetto di rappresentare *espressivamente* la figura di un solido? Quale ragazzo delle elementari non ha disegnato, sul suo quaderno, la classica rappresentazione del cubo? Il *bourgeois gentilhomme* di Molière faceva della prosa, senza accorgersene; ogni ragazzo fa, senza accorgersene, della assonometria.

Non presenta la Geometria descrittiva quei caratteri di organicità e di sintesi che sono invece tanto profondi nella Geometria proiettiva e che contribuiscono a dare ai trattati di questa disciplina il carattere di un'opera d'arte. Ma appunto perchè meno stretti ed organici sono i vincoli che ne legano fra di loro le varie parti, assai più vasta ne è la portata. I metodi della descrittiva valgono quelli dell'analitica. *Il meccanismo di Monge vale quello di Cartesio,* se pur non gli è superiore, in quanto il secondo, più agile e più sicuro, si arresta peraltro dinanzi allo scoglio della risoluzione e della eliminazione algebrica. Il primo ignora tale difficoltà; e di più mercè l'intuizione della figura, suggerisce assai spesso all'analista quegli artifizi analitici, che consentono poi di girare l'ostacolo anche col metodo delle coordinate.

La Geometria descrittiva è ben lontana dall'aver dato tutti i risultati di cui essa è capace. Ho fiducia che essa in tempo non lontano ci insegnerà il mezzo *pratico* per la risoluzione grafica non solo delle equazioni differenziali, il che è già un fatto compiuto, ma altresì delle equazioni alle derivate parziali. Si consideri per esempio la equazione di Laplace $\Delta^2 \varphi = 0$. È stato dimostrato e ridimostrato il teorema di esistenza. Esiste un integrale di questa equazione, regolare nell'interno di uno spazio S, e che al contorno di S assume valori prefissati. A prescindere da alcuni metodi fisici, nessuno finora è riuscito a dare un procedimento *pratico* — essenzialmente matematico — per la costruzione numerica dei valori dell'integrale, quando sono noti i valori numerici che esso assume al contorno. Da circa un quarto di secolo il problema è stato invano tentato per via analitica. Io penso che la soluzione si otterrà per mezzo dei metodi grafici della geometria descrittiva. Lo Zondadari, che con tanto successo si è occupato di questi metodi a proposito delle ordinarie equazioni differenziali, dovrebbe provare ad estendere in questo senso il campo delle sue ricerche.

Appunto perchè richiama con profondità e con acume i vari problemi della pratica che hanno dato origine a questa scienza; perchè ne mostra le connessioni colle arti belle e colle arti professionali; perchè, tracciando con mano maestra le linee, che ne caratterizzano lo stato attuale, indica a quanti vogliono approfondirne lo studio quale è la via secondo cui debbono indirizzare i loro sforzi, appunto per questo — dico — quest'opera, che costa anni di faticoso ed intelligente lavoro, è un vero servizio reso alla scienza. Essa fa onore a Colui, che l'ha scritta, cui si rivolge grato il pensiero di tutti quanti, leggendola, imparano con gioia.

LUIGI AMOROSO.

ERNESTO BENEDUCE, *gerente responsabile.*

Città di Castello, Tipografia della Società Anonima Tip. «Leonardo da Vinci».

Giugno 1922

GIORNALE DEGLI ECONOMISTI
E
RIVISTA DI STATISTICA

La politica del risparmio

La maggior difficoltà della politica economica, quella che la avvicina in qualche modo alle più alte difficoltà dell'arte, è costituita dalla necessità di determinare l'importanza relativa degli infiniti elementi componenti ogni determinato problema concreto. La scelta di quelli, che più efficacemente ne determinano la reale configurazione, eliminando gli altri, e, più ancora, la loro adeguata graduazione richiedono un procedimento di natura intuitiva e non soltanto logico-razionale, perchè presuppongono una valutazione storica di elementi variabili, almeno in parte, senza legge assegnabile. Queste difficoltà valgono forse a spiegare perchè soltanto in questi ultimi tempi comincino da parte di alcuni più acuti osservatori a farsi sentire degli accenni al problema fondamentale della odierna vita economica italiana, prevalente sopra tante altre diverse questioni le quali più clamorosamente richiamano l'attenzione del pubblico.

Una delle differenze più notevoli fra l'economia prebellica e quella attuale è costituita dalla diversa politica del capitale (1). Ne sono sostanzialmente diversi ora, in confronto con quanto accadeva nel periodo prebellico, anzitutto i criterii informatori. L'oggetto al quale tale politica si applica è poi sopra ogni altro rilevante per i suoi sostanziali rapporti con tutto il sistema economico. Ed infine, a differenza di altre forme di azione statale, essa non subisce correzioni molto notevoli da parte delle spontanee reazioni del sistema economico.

Prima della guerra non soltanto era libera la formazione del capitale, ma senza ostacoli praticamente sensibili erano la sua raccolta e la distribuzione nei diversi rami di impiego. Non per nulla gli economisti insegnavano che il

(1) Per non complicare l'esposizione mi attengo alla terminologia corrente fra gli uomini pratici e parlo di problemi di formazione e di investimento di capitale, perchè quella, che giustamente si è ormai imposta nelle trattazioni di Economia pura ed è basata sopra il più astratto concetto di tempo, non gioverebbe sostanzialmente alla efficacia dell'analisi ed oscurerebbe senza scopo la esposizione.

capitale sfugge a tutte le costrizioni e che, con sommo vantaggio generale, trova sempre le sue vie naturali di impiego. Nei rapporti stessi internazionali era riconosciuto tale principio, anche quando si voleva tener conto di qualche attrito contrastante al passaggio del capitale dall'uno all'altro paese. Gli stessi istituti tributarii, per i loro concetti informatori non meno che per la tecnica della loro applicazione, non potevano modificare sostanzialmente tale spontanea distribuzione del risparmio.

Sarebbe troppo lungo esporre tutto quanto, direttamente o in modo indiretto, gli anni di guerra hanno cercato di modificare in questa materia. È compito questo riservato agli storici di quegli anni eccezionali e in gran parte privo ormai di significato pratico nel rapido volgere degli eventi, dei problemi e delle soluzioni, verificatosi negli anni del dopo guerra.

Basti dire per ciò che si riferisce alla *offerta* del risparmio che, almeno in un primo tempo e proprio quando si sarebbe dovuto in tutti i modi favorirla, si è andata escogitando una serie di provvedimenti (confisca dei sovraprofitti, imposta straordinaria sul patrimonio.....) i quali miravano ad inaridirne le fonti più ricche e più sicure.

Ma una volta più si è verificato anche a questo proposito il limite assai ristretto concesso all'arbitrio del legislatore: in questioni economiche le più sottili ed abili e complesse combinazioni di precetti giuridici spesso si infrangono o si piegano di fronte alla forza invincibile delle tendenze sociali. E l'*offerta* del risparmio è stata, non ostante i tentativi contrarii della legislazione demagogica bellica e del dopo guerra, certo assai rilevante.

I punti, sopra i quali conviene al contrario fermarsi, sono quelli relativi alla *raccolta* ed all'*impiego* dei risparmi, perchè in questa parte l'esperienza remota e quella prossima ci mostrano come veramente lo Stato abbia un largo potere. Nè è difficile spiegare questa efficacia dell'opera governativa quando si rifletta che in un sistema economico progredito, come è l'attuale, la parte di risparmio direttamente investita dal risparmiatore (o in oggetti di consumo molto durevoli o in istrumenti per la produzione condotta da lui stesso o sotto la sua direzione) secondo ogni probabilità è meno importante di quella, che cerca il suo impiego presso altri nelle forme del deposito, del mutuo e in quelle partecipazioni infinitamente varie ad imprese collettive, che sono le azioni e le cointeressenze di ogni specie. In breve si può dire che anche per il risparmio si manifesta il carattere più evidente della nostra economia, la quale è una economia di scambio.

Lo Stato, nella determinazione delle norme numerosissime per tutte le forme e per tutti i casi tipici di questi scambi, ha una serie di strumenti molto efficaci per facilitare in certe direzioni e rendere più difficile in altre il movimento del risparmio. Ed intensifica altresì questa sua azione con un'altra più diretta, costituita da norme positive e da istituzioni concrete intese senz'altro a spingere ed a richiamare in una certa direzione, o a tener lontano da altre direzioni, gli stessi risparmi.

Ma sopratutto può operare per mezzo del sistema fiscale, il quale, quanto

più gravoso diventa nel suo complesso e quanto più sperequato è nella sua incidenza, tanto maggiormente opera ad imprimere al risparmio direzioni diverse da quelle, le quali esso altrimenti seguirebbe. Si noti anzi che, essendo sperequazione e gravezza di incidenza elementi necessariamente congiunti perchè l'imposta grave non può a meno di riuscire nella sua concreta attuazione anche sperequata, questi due elementi tendono a moltiplicare piuttosto che a sommare la misura del loro effetto e perciò a produrre conseguenze rilevanti e permanenti.

Sarebbe facile dimostrare infine come, essendo in genere la domanda di risparmio nelle sue diverse parti molto elastica, le conseguenze delle quali si discorre riescono in fatto notevoli. La domanda elastica si contrae rapidamente dove incontri un aggravio anche poco notevole e si estende dove sia anche in scarsa misura agevolata dalle condizioni ad essa offerte. Ed il mobile corso del risparmio si ritrae rapidamente da quel lato e si getta impetuoso verso di questo.

***

Il lettore voglia scusare l'insistenza con la quale noi ci siamo fermati sopra questo punto: *che lo Stato può esercitare una effettiva azione, e anzi una azione molto notevole esercita sopra la direzione verso la quale si dirige il risparmio.* Ma è proprio qui il significato della questione, che noi trattiamo.

Non è difficile mostrare come in altri campi, e senza dubbio più numerosi, la forza di reagire da parte del sistema economico sia stata tale e tanta che in breve tempo ha avuto ragione di molti errori commessi nella politica economica. E si è raggiunta facilmente una posizione di equilibrio non molto diversa da quella che si sarebbe raggiunta, ove esso non fosse stato costretto e violentato da quegli elementi perturbatori. Altrimenti non si potrebbe spiegare come, attraverso ordinamenti giuridici ed amministrativi talora grotteschi, la vita economica abbia ancora una volta in questo periodo mostrato la sua capacità di trovare la via della floridezza, quando operano intrinseche ragioni di progresso.

Ma per ciò che si attiene all'impiego del capitale, le disposizioni anche più assurde riescono in parte sempre rilevante a raggiungere il loro intento. E se la ragione degli uomini non provvede alla loro salvezza, vano è attenderla dalla misericordia di una inconscia e benefica natura.

Il capitale, che lo Stato vuole richiamare dalla libera e fruttifera via della agricoltura, dell'industria e del commercio, per dirigerlo verso le fauci insaziabili della burocrazia, dei partiti demagogici e dei progettisti farneticanti per tentare stupidi esperimenti di organizzazione umanitaria e per mantenere organismi parassitari di vario nome, segue *effettivamente* questa dolorosa sorte. L'interesse personale del singolo risparmiatore, attraverso la ferrea alternativa dell'esenzione da ogni peso fiscale o della confisca praticamente totale non soltanto del reddito ma anche del capitale, non ha spesso altra via di scelta che cedere alla lusinga di quella e fuggire il terrore di questa.

Vero è che si tende anche qui ad una reazione. Ma questa reazione è di

tempo molto lungo, di periodo molto ampio. E importa effetti molto più gravi di quanto avviene in altri casi. Il risparmio spinto ad emigrare o senz'altro distrutto è definitivamente perduto per il paese. E con esso sono perduti, oltre i diretti benefici economici per tutte le classi sociali, anche quelli indiretti costituiti dalle condizioni di convivenza relativamente armonica fra di loro. Invero queste condizioni, piuttosto che dai deliberati provvedimenti statali, i quali finiscono non di rado per esacerbare gli inevitabili contrasti d'interesse, sono favorite dal crescente fluire del reddito nazionale, il quale attraverso il crescente benestare generale consente di dare soluzioni sempre provvisorie, ma in ogni caso sufficienti, agli inevitabili antagonismi economici.

* *

Sarebbe facile esemplificare queste nostre considerazioni con una lunga serie di casi. E tutti casi odierni, nostri e rilevanti. Ma in attesa di fare qualche cosa di questo genere in una prossima occasione, basti rammentare che cosa significhi nell'economia e nella finanza italiana il sistematico ricorso all'emissione di buoni del tesoro, con le condizioni ben note di favore, allo scopo di destinarne quasi tutto il ricavo a scopo improduttivo, per mostrare come grave sia questo problema. Queste emissioni, succedute a quelle nefaste dei biglietti di banca, più che nella sostanza ben può dirsi che soltanto nella forma differiscano da loro; e costituiscono un più sottile e perciò più subdolo esempio di quello stesso inganno, nel quale hanno ragione di essere le emissioni dei biglietti.

In vero le stesse limitazioni recentemente introdotte, se sono degne di approvazione dal punto di vista tecnico e vanno approvate quali sintomi di propositi lodevoli, sono ben lungi dal costituire un efficace rimedio al male qui deplorato. Esse lasciano tuttavia sussistere da parte dello Stato una domanda di capitale superiore di gran lunga a quella cui il paese può corrispondere senza rinunciare a quella sostanziale accumulazione, mediante la quale soltanto può soddisfare i suoi più urgenti bisogni.

Prima ancora che per le ovvie e ripetute ragioni finanziarie, per queste più profonde e più gravi ragioni economiche, anche la fase attuale non meno anormale della precedente deve al più presto cessare, perchè la nazione possa con strumenti adeguati affrettare l'ora della sua ricostituzione economica.

Trieste, R. Istituto Superiore di scienze economiche e commerciali.

GUSTAVO DEL VECCHIO.

Movimento
della navigazione e traffico marittimo in Italia

Il movimento della navigazione in Italia ha avuto fino allo scoppio della guerra un andamento ascendente. A partire dal 1893 ogni anno ha registrato aumenti sulle cifre dell'anno precedente, ed anche prima il fenomeno ha avuto in massima parte la stessa caratteristica, salvo il regresso lieve di qualche anno. Da poco meno di dieci milioni di tonnellate di merci imbarcate e sbarcate nel 1881, si arriva a poco meno di 15 milioni nel 1890, a 17 nel 1900, per toccare quasi i 32 milioni nell'ultimo anno di pace. Nell'ultimo periodo il progresso è stato assai forte. Il prof. Bachi ha calcolato gli indici dei vari anni a partire dal 1900 sulla base del 1909 posto uguale a 100: contro 63,62 del 1900, sta il 119,81 del 1913, per la merce imbarcata e sbarcata. Presso a poco identici sono gl'indici per le tonnellate di stazza del movimento complessivo, mentre si rileva una notevole modificazione in quello relativo alla navigazione a vela ed a vapore.

La guerra ha avuto un effetto deprimente sulle cifre relative al movimento della navigazione e al traffico marittimo: effetto che mi pare opportuno studiare davvicino perchè ne restano a loro volta influenzati tutti i problemi connessi al nostro ordinamento portuario.

Le tavole I *A* e I *B* dànno eloquenti notizie sullo svolgimento che il traffico ha avuto nell'ultimo ventennio, e sopratutto negli anni di guerra e di armistizio. Ne ricaviamo le osservazioni ed i rilievi più importanti.

Tav. I *A*

Movimento complessivo della navigazione in tutti i porti del Regno. — Arrivi.

ANNO	PIROSCAFI				VELIERI			Piroscafi e Velieri		
	N°.	Tonnellate di		Viaggiatori	N°.	Tonnellate di		N°.	Tonnellate di	
		stazza	merce sbarcata	sbarcati		stazza	merce sbarcata		stazza	merce sbarcata
					Cifre assolute (000 omessi)					
1901	36	28583	10090	548	63	2779	2227	99	31362	12317
1907	42	39904	14566	887	65	2651	2739	107	42555	17304
1913	85	53679	20038	1522	92	3250	3488	177	56928	23526
1914	86	52118	18319	1425	87	3164	3164	173	55282	21484
1915	62	36758	18622	1104	69	2777	2675	131	39536	21298
1916	46	25254	17771	771	58	2152	1881	104	27407	19652
1917	36	14791	13259	643	44	1092	883	80	15883	14142
1918	32	12355	12860	600	44	998	923	76	13352	13783
1919	45	22759	14376	1327	53	1334	1331	98	24093	15707
1920	52	27616	12897	1523	61	1569	1631	113	29185	14529

Indice: 1901 = 100.

1901	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1907	111	139	145	161	163	95	124	107	135	140
1913	236	187	199	277	146	116	158	179	181	191
1914	239	185	183	260	138	113	143	174	176	174
1915	172	128	186	201	109	100	121	132	126	173
1916	128	88	177	140	92	77	85	104	87	160
1917	100	52	132	117	70	39	40	80	50	114
1918	89	46	128	109	70	35	42	76	42	111
1919	125	80	143	245	84	47	60	99	80	127
1920	144	96	129	278	97	60	73	114	93	118

N. B. — I dati relativi al 1920 di questa e delle altre tavole mi sono stati gentilmente forniti dal Ministero delle finanze (Ufficio Trattati e Legislazione doganale) non essendo ancora pubblicate le statistiche del 1920.

Arrivi. Dopo aver toccato il massimo nel 1913, la depressione si inizia nel 1914, si accentua sempre più negli anni successivi e raggiunge il limite più alto nel 1918, dopo il quale la ripresa lentamente si afferma. Tuttavia il totale delle merci sbarcate da piroscafi e velieri non è mai disceso al di sotto delle cifre del 1901; e poichè la diminuzione è stata meno sensibile nel tonnellaggio dei piroscafi, la più grave falcidia è stata sopportata dai velieri. Posto uguale a 100 il movimento del 1901 vediamo, infatti, che il totale della merce sbarcata arriva a 111, mentre per i piroscafi la cifra corrispondente è di 128 e quella dei velieri 42.

Un fatto sintomatico ci rivela invece la tavola, ed è, per gli arrivi, una più intensa utilizzazione del tonnellaggio. Vediamo infatti che mentre il tonnellaggio delle merci si mantiene al di sopra di quello del 1901, le tonnellate di stazza precipitano in modo impressionante: il relativo numero indice che aveva toccato il 181 nel 1913 ed era rimasto a 176 nel 1914, cade a 126 nel 1915 contro 173 per le merci, a 87 nel 1916 contro 160, a 50 contro 114 nel 1917 e tocca il minimo con 42 contro 111 nel 1918. Cosicchè mentre prima della guerra, per i piroscafi, il tonnellaggio di stazza stava a quello delle merci come 3 : 1, vediamo questo rapporto ridursi a 2 : 1 al 1915, ed ancora di più dopo, fino ad avere nel 1918 un tonnellaggio di stazza lievemente inferiore a quello delle merci ! Ciò vuol dire che le navi a vapore arrivate erano totalmente cariche di merci destinate al nostro paese, e lo vedremo meglio fra poco scendendo ad esaminare dettagliatamente il movimento della navigazione.

TAV. I - *B*.

Movimento complessivo della navigazione in tutti i porti del Regno.

Partenze - Arrivi e Partenze.

(000 omessi)

ANNI	PARTENZE				ARRIVI E PARTENZE			
	Tonnellaggio di merci imbarcate			Viaggiatori imbarcati sui piroscafi	Tonnellate di merci sbarcate e imbarcate dai			Viaggiatori imbarcati e sbarcati dai piroscafi
	Piroscafi	Velieri	Totale		Piroscafi	Velieri	Totale	
1901	2983	1898	4881	656	13073	4124	17197	1204
1907	3979	2318	6297	903	18544	5057	23601	1790
1913	5500	2796	8296	1723	25538	6284	31822	3245
1914	5033	2642	7675	1357	23352	5806	29158	2792
1915	4059	2255	6313	941	22681	4930	27611	2045
1916	3646	1857	5503	756	21417	3738	25155	1527
1917	2711	1000	3711	622	15970	1883	17853	1264
1918	2155	831	2986	576	15015	1754	16769	1176
1919	2525	1004	3529	1173	16901	2335	19236	2500
1920	2767	1237	4004	1618	15664	2869	18533	3141

Indici: 1901 = 100.

ANNI	Piroscafi	Velieri	Totale	Viaggiatori	Piroscafi	Velieri	Totale	Viaggiatori
1901	100	100	100	100	100	100	100	100
1907	132	122	128	137	142	123	138	143
1913	183	148	170	262	196	153	185	260
1914	168	138	156	207	180	141	169	232
1915	135	119	129	143	174	120	160	160
1916	121	97	112	115	164	91	146	126
1917	90	52	75	91	123	46	103	105
1918	72	43	61	88	115	43	97	98
1919	84	53	72	178	130	57	111	208
1920	95	65	82	246	119	70	107	263

Partenze. (Tav. I B.). Per le merci imbarcate i rilievi sono differenti: il tonnellaggio di stazza segue l'andamento degli arrivi e perciò nella tabella non l'ho neppure riportato; quello delle merci segna anch'esso una caduta, come per gli arrivi, ma per i piroscafi in proporzioni molto più accentuate. Esso discende infatti fino all'indice 72 nel 1918, riducendosi perciò a meno della metà della cifra del 1913. Tuttavia la diminuzione è stata inferiore a quella della stazza e quindi anche per le merci imbarcate siamo dinanzi ad una utilizzazione più intensa del tonnellaggio. Noto che parlando di utilizzazione più *intensa* non intendo dire più *efficace* perchè i due fatti non sono in relazione assoluta l'uno con l'altro; il fenomeno ha origine prevalente nella quasi completa soppressione della navigazione di linea che in tempo di pace gonfiava

straordinariamente il tonnellaggio di stazza per una corrispondente esigua quantità di merci.

Arrivi e partenze. Complessivamente il tonnellaggio delle merci imbarcate e sbarcate è molto diminuito per i velieri, i quali hanno ridotto la loro attività a poco più di un quarto di quella esplicata nel 1913; per i piroscafi la riduzione è stata minore perchè nell'anno peggiore esso è stato superiore alla metà del 1913; per i piroscafi e velieri si è andati nel 1918 poco al disotto delle cifre del 1901.

Viaggiatori. Ho limitato le cifre del movimento dei viaggiatori ai soli piroscafi. Anche per esse l'anno di più forte regresso è il 1918, quando però si raggiunse la cifra di 600.000 viaggiatori sbarcati, superiori a quella del 1901, mentre per quelli imbarcati nel 1918 si registrò una diminuzione del 12 % rispetto ai dati del 1901. Il 1919 e il 1920 segnano una sensibile ripresa di questo traffico, che però non deve essersi intensificata nell'anno successivo prima per la deficienza di tonnellaggio, poi per effetto delle leggi restrittive americane e della crisi industriale.

Movimento della navigazione per specialità. Com'è noto, le statistiche del movimento della navigazione sogliono classificare i dati relativi raggruppandoli in 3 specialità: navigazione *internazionale, di scalo* e *di cabottaggio.* Alla prima sono ascritte le navi provenienti dall'estero o ivi dirette e, per quanto concerne le merci, le quantità sbarcate o imbarcate nel primo scalo. Alla 2ª le navi medesime ma per le quantità imbarcate e sbarcate nei vari scali fino all'ultimo porto di approdo nel Regno; alla 3ª le navi che navigano lungo le coste dello Stato per la quantità che si imbarca con destinazione nel Regno o all'estero o che, se si tratti di sbarco, sia stata imbarcata in un porto dello Stato e sia proveniente dal Regno o dall'estero. Ai fini della nostra indagine la classificazione è importante e contribuirà a chiarire il fenomeno già rilevato a proposito della relazione fra tonnellaggio di stazza e tonnellaggio di merci.

Rimandando per le cifre assolute alle statistiche ufficiali, riporto qui appresso (Tav. II) una tavola in cui, prendendo per base i dati del 1913, posti uguali a 100, ho calcolato per ognuno degli anni seguenti, l'indice relativo per i tre tipi di navigazione distinguendo gli arrivi dalle partenze, e per ogni gruppo dando gl'indici per i piroscafi e velieri — separatamente per la stazza e le merci. L'osservazione dei dati della tavola fa rilevare fatti notevoli.

Vediamo anzitutto che la diminuzione fino al 1918 e la ripresa iniziata nel 1919 non registrano nelle varie specialità percentuali uguali. La stazza dei piroscafi e velieri arriva al 34 % del 1913 nella navigazione internazionale, mentre tocca appena il 20 % in quella di cabottaggio e (solo per i piroscafi) il 12 % in quella di scalo. Il movimento delle merci sbarcate conferma la maggiore prevalenza della navigazione internazionale; il relativo indice si riduce infatti solo a 66 nel 1918, cioè ai $^2/_3$ della cifra del 1913, mentre quello della navigazione di scalo cade a 41 e quello di cabottaggio per l'estero a 14. La navigazione internazionale ha avuto quindi una riduzione minore di quella subita dal movimento complessivo. È anche notevole la più lieve caduta che ha su-

Movimento della navigazione per specialità — Indice: 1913 = 100.

ARRIVI

	NAVIGAZIONE INTERNAZIONALE							NAVIG. DI SCALO			NAVIGAZIONE DI CABOTTAGGIO									
	Piroscafi			Velieri		Piroscafi e Velieri		Piroscafi			Piroscafi					Velieri		Piroscafi e velieri		
												Merci		Viaggiatori					Merci	
	Stazza	Merci	Viag.	Stazza	Merci	Stazza	Merci	Stazza	Merci	Viaggiatori	Stazza	Estero	Regno	Estero	Regno	Stazza	Merci Regno	Stazza	Estero	Regno
13	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
14	84	90	97	74	71	87	89	88	71	73	107	100	115	71	94	102	97	105	100	105
15	62	94	58	56	51	61	92	48	65	44	82	89	105	55	80	92	86	82	92	94
16	53	91	21	52	48	52	90	37	58	23	47	80	99	26	62	69	56	49	81	76
17	35	67	10	15	15	34	62	18	43	7	26	37	98	10	56	36	28	27	38	60
18	34	68	8	26	20	34	66	12	41	2	19	14	60	2	53	30	28	20	14	43
19	46	76	44	43	37	46	75	32	42	109	44	33	77	10	102	38	38	46	34	52
20	50	70	35	44	38	50	67	55	41	88	51	47	61	21	124	51	49	50	46	55

PARTENZE

	NAVIGAZIONE INTERNAZIONALE							NAVIG. DI SCALO			NAVIGAZIONE DI CABOTTAGGIO									
	Piroscafi			Velieri		Piroscafi e Velieri		Piroscafi			Piroscafi					Velieri		Piroscafi e velieri		
												Merci		Viaggiatori					Merci	
	Stazza	Merci	Viag.	Stazza	Merci	Stazza	Merci	Stazza	Merci	Viaggiatori	Stazza	Estero	Regno	Estero	Regno	Stazza	Merci Regno	Stazza	Estero	Regno
13	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
14	86	74	59	71	71	90	81	80	82	43	110	77	103	104	92	102	99	105	77	101
15	59	63	14	50	42	54	59	51	49	15	84	59	94	56	76	92	87	82	59	90
16	51	62	12	51	42	52	58	39	44	19	49	58	80	32	61	69	70	49	59	75
17	33	34	5	21	20	33	32	20	23	5	28	26	74	12	54	36	38	27	26	56
18	34	37	3	27	36	34	37	10	14	—	20	7	55	4	52	30	28	20	7	42
19	47	33	19	45	42	46	35	32	29	22	45	24	65	44	99	38	34	46	24	50
20	48	41	39	46	44	48	41	60	49	61	50	28	60	32	124	51	44	50	28	52

bito il cabottaggio nel Regno, per i piroscafi, specialmente se messa a confronto con la riduzione a poco più di $^1/_4$ del movimento del 1913 del cabottaggio esercitato dai velieri. Nei viaggiatori sbarcati si nota invece un fenomeno diverso: la navigazione internazionale e quella di scalo si riducono a percentuali piccolissime (rispettivamente l'8 e il 20 $^0/_0$) mentre il cabottaggio per il Regno segna una riduzione di meno della metà e precisamente del 47 $^0/_0$; fatto questo che si verifica, con appena lievissime variazioni, anche pei viaggiatori imbarcati.

Se passiamo alle partenze ed alle merci imbarcate vediamo che la caduta si è svolta fra le tre specialità con minori differenze, sebbene in proporzioni più accentuate degli arrivi. Le merci dei piroscafi della navigazione internazionale si riducono nel 1918 a poco più di $^1/_3$ di quelle del 1913, mentre si riducono ad appena il 14 $^0/_0$ in quella di scalo. Anche qui la navigazione di cabottaggio ha subito una più lieve caduta per i piroscafi, mentre si riduceva a poco più di un quarto per i velieri.

Riepilogando, la guerra mentre riduceva di molto la navigazione di scalo e quella di cabottaggio per l'estero, influiva in minori proporzioni sulla navigazione internazionale per la parte di essa che si riferisce agli arrivi.

A lumeggiare vieppiù l'influenza della guerra sul nostro movimento della navigazione gioverà fermarsi anche sulla distinzione della navigazione libera da quella di linea. Nella tav. III ho appunto raccolto alcuni dati sul movimento complessivo della navigazione a vapore libera mettendola a confronto con i dati relativi al movimento complessivo della navigazione a vapore.

La navigazione a vapore libera concorreva nel 1901 col 30 $^0/_0$ circa alla stazza dei piroscafi arrivati e partiti, ma mentre assorbiva poco meno dei $^9/_{10}$ di tutta la merce sbarcata, limitava a meno dei $^2/_3$ la sua partecipazione al tonnellaggio delle merci imbarcate. Se ne deduce quindi che il nostro movimento marittimo in arrivo si serviva di navi libere, in partenza in maggior prevalenza di navi di linea, e ciò per la diversa qualità dei carichi in entrata ed in uscita, circostanza questa che merita di essere segnalata perchè ne risentono conseguenze non solo le nostre attività marinare, ma anche e sopratutto quelle portuarie.

La guerra, lungi dal diminuire la prevalenza della marina libera, l'ha straordinariamente accentuata non solo per le merci in arrivo, ma anche per quelle in partenza. La partecipazione alla stazza si è più che raddoppiata passando dal 30 $^0/_0$ del 1913 al 68 $^0/_0$ del 1918 (il 1919 segna l'inizio del ritorno al normale con una caduta al 52 $^0/_0$); quella relativa al tonnellaggio delle merci sbarcate, dopo un lieve regresso nel 1915 e nel 1916, ha riconquistato terreno toccando il 95 $^0/_0$ nel 1918. Per le merci in partenza la marina libera ha lentamente avanzato durante la guerra toccando il massimo nel 1918 con l'84 $^0/_0$, ed ha cominciato a regredire dopo.

Anche in linea assoluta la falcidia subita dalla navigazione libera è di proporzioni ridotte. Essa aveva portato poco meno di 18 milioni di tonnellate di merci in arrivo nel 1913 contro più di 12 nell'anno di maggiore depressione;

mentre in partenza imbarcava 3.300.000 tonnellate nel 1913 con mlioni 1,8 nel 1918. Conviene accennare poi che, mentre il numero delle navi arrivate si riduceva dal 1913 al 1918 di un terzo, il tonnellaggio di stazza scendeva a poco più della metà: cioè cresceva il tonnellaggio unitario medio delle navi libere.

TAV. III.

Movimento complessivo della navigazione a vapore libera (1) in tutti i porti del Regno.

(000 omessi)

ANNO	PIROSCAFI ARRIVATI				PARTENZE		TOTALE ARR. E PART.	
	N°.	Tonnellate di stazza	Tonnellate di merci sbarcate	Viaggiatori sbarcati	Merce imbarcata	Viaggiatori imbarcati	merci	viaggiatori
1901	9.6	8959	8383	83	1576	111	9959	194
1907	13.5	12743	12428	162	1964	95	14392	257
1913	21.3	15845	17603	144	3302	136	20905	279
1914	20.9	14550	16392	102	3174	63	19565	164
1915	17.2	13451	17013	93	2789	64	19802	157
1916	17.1	11859	16288	64	2640	38	18928	102
1917	15.7	8277	12335	54	2083	44	14418	98
1918	14.7	8375	12278	167	1821	149	14099	317
1919	14.5	11990	13625	143	1984	72	15609	215
1920	12.1	10341	11805	19	1992	13	13797	31
	Percentuale sul movimento complessivo della navigazione a vapore.							
1901	—	31	84	15	53	17	76	16
1907	—	32	85	18	49	10	78	14
1013	—	30	88	9	60	8	82	8
1914	—	28	95	7	63	4.5	84	6
1915	—	36	91	8	68	7	87	7.5
1916	—	47	91	8	73	5	89	6
1917	—	55	93	8	77	7	90	8
1918	—	68	95	27	84	26	94	27
1919	—	52	94	10	78	6	92	8
1920	—	37	91	1	72	1	88	1

Paesi di provenienza e di destinazione delle merci. Il turbamento, che abbiamo visto verificarsi nei rapporti relativi alle varie specie di navigazione, doveva necessariamente avvenire per i paesi di provenienza e di destinazione delle merci, per la chiusura di alcuni mercati in dipendenza della guerra. Cessarono quasi del tutto sin dal 1915 i rapporti marittimi con la Russia, da cui nel triennio 1911-13 avevamo ricevute poco meno di 900 mila tonn. di merci ed a cui ne avevamo mandato 75 mila; furono interrotti i rapporti con la Germania (426 mila t. di merci in arrivo e 263 in partenza nel 1911-13); con la Romania (745; 22), i Paesi Bassi (742; 98) il Belgio (216; 149) e

(1) La navigazione a vela è considerata tutta libera.

l'Austria Ungheria (700; 265 oltre a 558; 186 trasportate dai velieri). Tutti questi paesi provocavano quindi un movimento di oltre 4 milioni di tonnellate di merci all'arrivo e di oltre un milione in partenza; traffico che fu quasi di botto troncato dallo scoppio della conflagrazione. Nè la tempesta risparmiava altri paesi del Mediterraneo e oceanici alleati o neutrali con i quali il traffico subiva gravi falcidie.

Il carattere stesso delle nostre importazioni imponeva però la ricerca di altri mercati di approvvigionamento, e perciò a fianco alla riduzione o alla completa sparizione di alcune provenienze o destinazioni, ecco l'aumento o la accentuazione di correnti di traffico prima deboli. Il fenomeno, nei suoi aspetti assoluti e relativi è illustrato dalla tav. IV nella quale sono esposti i dati re-

Tav. IV.

Movimento della navigazione (piroscafi) per paesi di provenienza e destinazione.

ANNO	Merce (000 omessi)		% del totale		merci per 100 di stazza		Partenze per 100 di arrivi		Merce (000 omessi)		% del totale		Merce per 100 di stazza		Partenze per 100 di arrivi	
	Arrivi	Partenze	Arrivi	Partenze	Arrivi	Partenze	Stazza	Merce	Arrivi	Partenze	Arrivi	Partenze	Arrivi	Partenze	Stazza	Merce
	Stati Uniti e Canadà								**Argentina e Brasile**							
1911-13	11.3	461	7	15	57	23	95	39	618	288	3.6	9.6	75	39	89	44
1914	2146	441	13.6	15	74	20	75	20.5	223	191	1.4	6	41	35	101	86
1915	6237	346	38.5	19	169	12	82	5.5	1051	135	6.5	7.5	146	31	61	13
1916	5165	350	33.3	20	166	12	93	6.7	867	148	5.9	8.7	168	39	74	17
1917	3616	218	32.6	24	170	12	86	6	584	77	5.3	8.5	161	30	72	13
1918	2345	150	20.2	19	130	10	82	6.4	1354	54	11.7	7	178	17	41	4
1919	4828	187	37.7	19	172	8	86	4.—	990	74	7.7	7.4	169	17	74	7.5
1920	4547	276	35.0	10	150	12	75	6	1363	158	10.5	5.7	173	33	59	11.6
	India e Australia								**Egitto e Tunisia**							
1911-13	279	66	1.6	2.2	54	22	59	23	452	117	2.6	3.9	45.2	13	86	26
1914	221	50	1.4	1.7	66	16	92	23	458	117	3	4.0	45.8	15	7[illegible]	25
1915	285	52	1.7	3	104	23	83	18	504	88	3.1	4.9	100	17	100	17
1916	564	94	3.6	5.5	155	25	104	16	335	67	2.3	4	108	14	153	20
1917	1430	30	13	3.3	235	14	35	2	255	32	2.3	3.5	160	14	136	13
1918	926	3	8	0.4	228	3	24	—	485	25	4.2	3.1	185	11	89	5
1919	579	18	4.5	1.8	167	8	62	3	334	31	2.6	3.1	98	.8	117	9
1920	322	52	2.5	2.0	90	13	105	16	510	91	4.0	3.3	75	10.4	129	18
	Gran Bretagna								**Francia e Spagna**							
1911-13	10276	344	60.4	11.5	199	18	36	3.4	281	194	1.6	6.5	30	9	210	69
1914	9463	343	60.2	11.8	201	15.6	47	3.6	204	212	1.3	7.3	22	11	204	104
1915	7046	310	43.4	17.2	207	14.9	62	4.4	231	238	1.4	13.2	50	19	261	103
1916	7884	325	50.9	19	207	12.6	68	4.2	159	155	1	9.1	57	17	320	100
1917	4474	170	40.3	18.9	203	17	49	3.8	168	99	1.5	11	133	20	389	59
1918	3855	205	33.2	25.6	208	11.5	96	5.2	913	144	7.9	18	215	27	125	15
1919	5356	151	41.8	15.1	200	15.1	33	3	175	96	1.3	9.6	72	12	314	55
1920	3425	205	26.3	7.3	174	18.4	56	6	222	179	1.7	6.4	42	17	204	80

lativi a 6 gruppi di paesi e precisamente: Stati Uniti e Canadà; Argentina e Brasile, India ed Australia, Egitto e Tunisia, Gran-Bretagna, Francia e Spagna. Per ogni gruppo è dato, in migliaia, il tonnellaggio delle merci imbarcate e sbarcate, a cui nella tavola seguono alcune serie di rapporti. La prima si riferisce al totale delle merci imbarcate e sbarcate, mettendo così in evidenza l'importanza relativa di ogni provenienza o destinazione; la seconda ai rapporti fra il tonnellaggio di stazza proveniente o diretto al paese a cui si riferisce ed il tonnellaggio di merci imbarcate e sbarcate, e fa perciò rilevare la maggiore o minore intensità nella utilizzazione della capacità di trasporto delle navi; la terza infine dà i rapporti del tonnellaggio delle merci imbarcate in confronto di quelle sbarcate e illustra il movimento delle navi vuote viaggianti in misura diversa per le varie destinazioni.

Qualche considerazione su quanto si rileva dalla tavola mi pare opportuna. Nelle cifre assolute degli arrivi vediamo Francia e Spagna regredire, tranne l'eccezione del 1918 per una importazione eccezionale di carbone, Egitto e Tunisia oscillanti intorno al traffico di pace con salti notevoli; la Gran Bretagna precipitare da oltre 10 milioni di tonnellate nel 1911-13 a poco meno di 4 nel 1918. Il traffico con essa, da solo, ha subito una falcidia pari ad una volta e mezza quello complessivo dei paesi con cui la guerra ci inibiva ogni rapporto! Si sono invece avvantaggiate le Americhe e l'India e Australia. Il traffico con questi due ultimi paesi, da meno di 300 mila tonnellate nel 1911-13, si era raddoppiato nel 1916, quintuplicato nel 1917, per ridursi a 926.000 tonnellate nel 1918. Quello con l'Argentina e il Brasile ha avuto forti oscillazioni talora alzandosi fino a superare il milione di tonnellate, talaltra andando lievemente al di sotto della media del 1911-13. Notevole è l'andamento del traffico con Stati Uniti e Canadà: da una media di 1.200 mila tonnellate nel 1911-13, quasi si raddoppia nel 1914 e scatta nel 1915 superando i 6 milioni di tonnellate. Supera ancora i 5 nel 1916, discende a meno di 4 nel 1917, a poco più di 2 nel 1918 e quasi ritocca i 5 milioni nel 1919. Dopo deve essere tornato indietro notevolmente. Per le merci imbarcate la riduzione è comune a tutte le destinazioni.

I paesi che nel 1911-13 concorrevano al nostro movimento d'importazione erano, oltre quelli già citati e con i quali ogni rapporto doveva essere troncato dalla guerra, la Gran Bretagna (60.4 %) e gli Stati Uniti (7 %); durante la guerra la percentuale della prima è caduta fino al 33.2, mentre saliva fino al 38 % nel 1919 la partecipazione degli Stati Uniti. Quanto al trasporto delle merci in partenza esso si accentuava per la destinazione della Gran Bretagna, spingendosi dall'11.5 % del triennio di pace al 25.6 del 1918; oscillava fra il 15 e il 24 % per gli Stati Uniti, si accentuava per la Spagna e Francia e per gli altri gruppi considerati in proporzioni più o meno notevoli e con sensibili variazioni da un anno all'altro.

Il fenomeno già rilevato della più intensa utilizzazione del naviglio trova nella tav. IV ancora una ulteriore delucidazione. Tutti i paesi, ad eccezione dell'Inghilterra, registrano forti aumenti del tonnellaggio delle merci sbarcate

in confronto di quello relativo alla stazza e diminuzione per quelle imbarcate. Così, per esempio, per gli Stati Uniti si avevano 57 tonnellate di merci per 100 di stazza sul triennio 1911-13, se ne ebbero 172 nel 1919 con lieve distacco dalle cifre degli anni precedenti ad eccezione del 1918 notevolmente più basso, ma sempre altissimo in confronto al triennio (130); per l'India e Australia dal 54 % si va al 235 % nel 1917, per l'Argentina e Brasile dal 75 % al 178 % nel 1918. Fa solo eccezione, come ho detto, l'Inghilterra, per la natura speciale del suo commercio costituito in massima parte da carbone che, anche prima della guerra, veniva in carichi completi che utilizzavano appieno la capacità di trasporto delle navi.

L'ultimo gruppo di rapporti è anch'esso istruttivo. Per la stessa località il tonnellaggio di stazza partito sta a quello arrivato in proporzioni assai differenti. Prima della guerra questo rapporto era del 95 % per l'America del Nord, di quasi il 90 % per quella del Sud e l'Egitto e Tunisia, di poco meno del 60 per l'India e Australia, del 36 per l'Inghilterra. Solo il tonnellaggio di stazza diretto in Spagna era superiore a quello di provenienza, perchè molte navi provenienti dall'Inghilterra vi si recavano per caricare minerale di ferro. Durante la guerra queste cifre hanno subito forti oscillazioni; quelle delle Americhe si sono ridotte mentre sono aumentate invece quelle della Spagna e dell'Inghilterra. Con quest'ultimo paese il rapporto in esame era salito nel 1918 al 96 %, mentre in relazione cadeva quello di Francia e Spagna dal 389 del 1917 al 125; in quell'anno molti ritorni a vuoto omisero la caricazione in Ispagna, data l'urgenza dei nostri bisogni di carbone e la deficienza di tonnellaggio disponibile

Infine il rapporto fra merci imbarcate e sbarcate mette in evidenza la esiguità del nostro traffico di esportazione verso alcuni paesi in confronto delle corrispondenti importazioni. L'Inghilterra ha ricevuto al massimo 5 tonnellate per ogni 100 che ce ne ha spedite e lo stesso è accaduto durante la guerra alle Americhe, che pure nel triennio 1911-13 registravano rapporti sensibilmente più alti.

Distinzione per qualità della merce. Noi non disponiamo di una statistica italiana del traffico marittimo compilata distinguendovi la qualità e quantità delle merci importate ed esportate. Per gli anni 1918, 1919 e 1920 c'è un tentativo di documentazione fatto dalla soppressa Direzione Generale del Traffico marittimo; gli anteriori fino al 1915 sono indicati nel titolo dei prospetti ma le colonne relative sono .... vuote! Ma anche per i 3 anni suddetti si dà la quantità senza la provenienza, ad eccezione del carbone. Dobbiamo quindi contentarci di elementi indiretti e approssimativi attingendo alla statistica di tutto il commercio internazionale per tutte quelle merci per le quali la provenienza via mare appare quasi certa, e a quella del traffico ferroviario.

Dei 16 milioni di tonnellate di merci sbarcate (navig. internazionale) nel 1913, ultimo anno di pace, circa 10 milioni spettano al carbone, 2 al grano, granturco ed altri cereali, il resto alle merci varie fra le quali notevoli: il cotone greggio e la juta (circa 250.000 tonnellate) il caffè (30 mila), i fo-

sfati (500 mila). Durante la guerra l'importanza del carbone è stata sempre notevole, si è relativamente accresciuta quella dei cereali, è diminuita quella delle merci varie. Sono troppo note le vicende relative alle nostre importazioni di carbone e cereali perchè sia necessario spendere qui molte parole al riguardo. Dopo l'armistizio le proporzioni con cui i 3 gruppi di merci concorrono al nostro traffico marittimo non sono gran che mutate; sono però diversi i paesi di provenienza in dipendenza della diversa situazione economica e politica dell'Europa; Inghilterra, America e Germania saranno ancora per molti anni i paesi dai quali ci verrà la maggior quantità delle merci di cui abbiamo bisogno.

Il nostro movimento di esportazione per via mare è costituito da *merci varie*: prodotti agricoli e manifatturati e per esso bastano gli accenni che sono stati già fatti.

Alcuni elementi sul traffico marittimo per specialità si possono poi desumere dalle statistiche ferroviarie che contengono interessanti dati circa le merci caricate nei porti del Regno sia per conto del commercio sia per conto delle Ferrovie dello Stato. Dalla Tav. V si rileva che il carbone per conto dei privati, da una media di 4455 mila tonn. nel 1907-09 è salito a 4700 circa nel 1913-14 e dopo di allora si è sensibilmente ridotto fino a toccare il minimo nell'esercizio 1917-18 con 1033 mila. Riduzione più sensibile registravano i fosfati, mentre aumentava il quantitativo dei cereali e delle merci varie.

Queste statistiche consentono anche qualche rilievo sul movimento con l'estero limitatamente ai cereali ed al cotone. Vediamo così che i cereali di transito nei nostri porti fino al 1913-14 si aggiravano sulle cento mila tonnellate, ed intorno a diecimila i cotoni. Durante la guerra e dopo, questo ramo è andato soggetto a fortissime variazioni in più ed in meno, toccando

Tav. V.

Migliaia di tonnellate caricate sui carri ferroviari nei porti del Regno.

PERIODO	Per conto del commercio										Per conto Ferrovie			Totale generale
	Carbone	Cereali		Cotoni		Petrolio	Fosfati	Sale e tabacchi	Altre merci	TOTALE	Carbone	Merci varie	Totale	
		Interno	Est.	Int.	Est.									
1907-09	4455	498	130	156	12	69	641	122	1928	7961	1651	75	1726	9687
1909-12	4655	1093	94	156	10	82	531	131	2255	9007	1585	102	1687	10694
1912-13	4699	1507	69	160	10	106	545	154	2296	9546	1940	91	2031	11577
1913-14	4681	759	97	173	12	103	532	175	2210	8742	1982	118	2099	10841
1914-15	3699	1207	284	198	93	126	389	157	2089	8242	1592	64	1656	9898
1915-16	3780	1790	62	265	10	139	323	163	2710	9242	2148	65	2213	11455
1916-17	2416	1592	126	195	9	142	222	145	3036	7883	2577	130	2707	10590
1917-18	1033	2013	1	89	1	137	170	104	2561	6109	1463	93	1556	7665
1918-19	1058	2137	269	136	8	118	318	108	2690	6842	2386	190	2576	9418
1919-20	2517	1451	535	185	20	143	321	146	2651	7970	2255	255	2510	10480

per i cereali il massimo nel 1919-20 con più di mezzo milione di tonnellate ed il minimo nel 1917-18 con meno di mille tonnellate. Complessivamente la merce caricata nei porti, in aumento fino al 1912-13, è poi andata riducendosi più o meno sensibilmente, toccando il minimo nel 1917-18 e risollevandosi poi rapidamente.

Ripartizione per litorale. Esaminiamo in ultimo come si ripartisce il nostro movimento complessivo della navigazione nei vari litorali del Regno. Rimando anche ora alle statistiche per le cifre assolute; riporto solamente una tabella in cui è calcolato il rapporto dei litorali Ligure, Tirreno e Adriatico con il Regno per la stazza (arrivi), la merce sbarcata e imbarcata dai piroscafi e dai velieri e i viaggiatori imbarcati e sbarcati (Vedi Tav. VI).

Nel triennio 1911-13 il primato per la stazza spettava al Tirreno col 34 % per i piroscafi e il 42 % per i velieri. Il Tirreno conservava pure il primato per la merce trasportata dai velieri e per quella imbarcata dai piroscafi. Per la merce sbarcata dai piroscafi il litolare Ligure era invece alla testa ed assorbiva da solo il 42 % del totale.

La guerra provocava la chiusura dell'Adriatico e ne limitava la navigazione al punto da abolirla quasi del tutto. Molta parte del traffico di quelle zone si riversava sugli altri due litorali i quali vedevano quindi accrescere

TAV. VI.

Riassunto per litorali: rapporto percentuale sulla navigazione del Regno.

ANNO	Stazza arrivi		Merce sbarcata		Merce imbarc.		Viaggiatori		Stazza arrivi		Merce sbarcata		Merce imbarc.		Viaggiatori	
	Piroscafi	Velieri	Piroscafi	Velieri	Piroscafi	Velieri	Imbarcati	Sbarcati	Piroscafi	Velieri	Piroscafi	Velieri	Piroscafi	Velieri	Imbarcati	Sbarcati
	Ligure								**Tirreno**							
1911-13	*17*	*10*	*42*	*13*	*24*	*6*	*11.3*	*11.6*	*34*	*42*	*27*	*39*	*32*	*47*	*60*	*62*
1914	*17*	*10*	*44*	*13*	*24*	*6*	*9*	*11.3*	*33*	*47*	*27*	*39*	*34*	*52*	*61*	*57*
1915	*22*	*13*	*51*	*20*	*25*	*6*	*5.5*	*10*	*38*	*56*	*33*	*50*	*40*	*60*	*60*	*59*
1916	*29*	*14*	*56*	*24*	*25*	*6*	*3*	*6*	*37*	*60*	*34*	*50*	*42*	*60*	*62*	*62*
1917	*30*	*15*	*53*	*25*	*19*	*9*	*2*	*3.3*	*40*	*55*	*37*	*43*	*51*	*62*	*64*	*64*
1918	*30*	*21*	*50*	*28*	*15*	*14*	*1*	*2.3*	*40*	*45*	*35*	*43*	*47*	*46*	*60*	*57*
1919	*21*	*18*	*48*	*28*	*14*	*7*	*3*	*4*	*37*	*38*	*30*	*44*	*40*	*41*	*62*	*57*
1920	*18*	*16*	*46*	*25*	*23*	*5*	*4*	*4*	*38*	*34*	*26*	*32*	*33*	*40*	*66*	*68*
	Adriatico								**Resto**							
1911-13	*15*	*13*	*20*	*24*	*13*	*19*	*5.6*	*7*	34	35	11	24	35	28	23	19.4
1914	*15*	*16*	*16*	*22*	*13*	*15*	*6*	*7*	35	27	13	26	29	27	24	24.7
1915	*5*	*6*	*5*	*6*	*4*	*6*	»	*1*	35	25	11	24	31	28	34.5	30
1916	*1*	»	*2*	»	»	»	»	»	33	26	8	26	33	34	35	32
1917	*2*	»	*1*	»	*2*	»	»	»	28	30	9	32	28	29	34	32.7
1918	*5*	»	*3*	»	*4*	»	»	*1*	25	34	12	29	34	40	39	29.7
1919	*14*	*11*	*13*	*11*	*10*	*10*	*3*	*7*	28	33	9	17	36	42	32	32
1920	*15*	*17*	*14*	*20*	*9*	*15*	*6*	*4*	29	33	14	23	35	40	24	24

l'importanza relativa del loro traffico. Il Tirreno conservava però sempre il primato per la stazza delle navi, per il movimento dei velieri e per le merci imbarcate dai piroscafi, mentre per la merce sbarcata il litorale Ligure assorbiva più del 50 % del traffico del Regno. Col 1919 l'Adriatico riacquistava molta parte del vecchio traffico e le antiche proporzioni tendevano a ristabilirsi.

Traffico del 1921. Nelle tavole precedenti l'ultimo anno del quale si sono date indicazioni statistiche dettagliate è il 1920. Nell'anno successivo, il traffico marittimo ha subito un forte ristagno in dipendenza della crisi economica mondiale. Gia sin dal 1920 però si notano i sintomi di un ritorno alle condizioni normali nella ripartizione del traffico fra le varie specialità di navigazione, ed un maggiore equilibrio fra merci importate ed esportate. Il traffico, interrotto con alcuni paesi, ha ripreso le antiche vie; così la Rumania, nel 1920, ci ha mandato 194 mila tonnellate di merci e ne ha ricevuto 13, i Paesi Bassi 329 e 14 (per lo più carbone tedesco in conto riparazioni caricato a Rotterdam).

A completare l'indagine dovrebbero esporsi i dati sulla bandiera delle navi che effettuano i trasporti, ma basta al nostro fine riferirsi al fatto notissimo che la nostra bandiera partecipa al traffico dei nostri porti con una percentuale assai più alta per la stazza che non per le merci imbarcate e sbarcate, delle quali nel 1913 trasportava 16 milioni e mezzo contro 15 milioni e mezzo della bandiera estera. La proporzione diventa ancora minore se, scendendo ad esaminare le varie specialità di navigazione, ci fermiamo a quella internazionale, perchè dal totale di più che 16 milioni si deve togliere il traffico di cabottaggio quasi monopolizzato dalla bandiera nazionale, mentre i 15 milioni e più della bandiera estera appartengono quasi interamente alla navigazione internazionale e di scalo.

Nel traffico marittimo osserviamo le seguenti caratteristiche generali:

1° Grande sproporzione fra il tonnellaggio delle merci sbarcate e quello delle merci imbarcate, dovuta principalmente alla importazione del carbone e dei cereali, perchè le merci varie in arrivo hanno una vicina corrispondenza quantitativa con quelle in partenza.

2° Durante la guerra questo stato di cose si è conservato ed in qualche anno si è accentuato nonostante la diminuzione generale delle quantità.

3° La chiusura dell'Adriatico ha accresciuto per gli anni di ostilità l'importanza dei porti dei litorali Ligure e Tirreno neutralizzando in parte le conseguenze della riduzione generale del traffico.

4° Le conseguenze della guerra hanno determinato notevoli deviazioni di alcune grandi correnti del nostro traffico marittimo, lasciando però l'Inghilterra e l'America del Nord alla testa dei paesi di provenienza o destinazione delle merci.

5° Nei primi due anni di pace il traffico ha ripreso solo in parte l'antico vigore. Vari elementi, soprattutto la crisi economica del mondo, contribuiscono a mantenerlo nei confini angusti degli anni di guerra.

Spezia, Capitaneria di Porto.

EPICARMO CORBINO.

Il lavoro industriale domestico in seno alla economia contemporanea (1)

Terminologia - Importanza numerica - Importanza economica - Interessamento pubblico.

L'attività umana trova infiniti motivi di bellezza e di utilità, si svolga essa sui campi o sulle montagne, nel recesso dei boschi o delle miniere, nel riparo degli opifici, delle botteghe, degli uffici, nel moto incessante delle strade e delle ferrovie. Ma essa tramuta in idillio l'eterno inno del lavoro, quando, con episodi di indicibile poesia, si prodiga fra le pareti della dimora.

Prima che lo scambio industrializzasse la produzione, ogni attività produttrice corrispondeva esattamente ad un bisogno familiare, ed era perciò prestata prevalentemente in comune dai conviventi. Cioè la compattezza della famiglia si affermava non solo nel godimento dei consumi, come oggidì in buona parte ancora si verifica, ma altresì nel travaglio della produzione. Però lo « scambio dei prodotti » ruppe queste consuetudini patriarcali, e spinse molti membri, lunge dalla casa, a scegliere l'ambiente, che concedesse maggior rendimento alle loro fatiche, meglio aumentando così a traverso il baratto o la moneta gli agi della famiglia. Così oggidì in varii casi l'abitazione si spopola ogni giorno di tutte le persone industrialmente attive, le quali si spargono altrove a lavorare; in molti casi ne trattiene solo una parte, per aggiungervi talora l'aiuto di qualche estraneo, in pochi casi raccoglie ancora tutti e soli i conviventi occupati accanto o sotto il suo tetto. Prescindendo dalle attività intellettuali, le attività manuali casalinghe, superstiti, possono impiegare come mezzo precipuo il suolo e allora danno vita a un « *lavoro domestico agricolo* », tenace retaggio dei millenni, dacchè le tribù primigenie cessarono dall'essere nomadi, ed ancora oggetto di una atavica preferenza contadina. Ma le attività manuali casalinghe possono ricorrere ad altri mezzi, come il sottosuolo, le acque, l'atmosfera ed a mezzi artificiali, come l'antichissima rocca o la moderna macchina da scrivere ed allora danno vita al « *lavoro domestico industriale* » oggetto della presente comunicazione.

Anzitutto premettiamo un esame di questo *lavoro domestico industriale* e distinguiamone le varie sottospecie, introducendo termini, ancora spesso malnoti od impropriamente usati.

1. **Terminologia.** — Sono « lavori domestici industriali » tutte quelle attività manuali, che, nella abitazione od in una sua appendice, ove sieno manifeste traccie della organizzione famigliare del titolare, perfezionano riparano o producono merci, con mezzi diversi dal suolo, destinandole allo scambio. Questo scambio può avvenire direttamente col consumatore, oppure indirettamente attraverso al commercio.

A) I lavori domestici industriali per lo scambio diretto, abbracciano due diverse forme economiche. La prima è

1) *Il mestiere in casa*, detto anche « lavoro dato in affitto », il quale conta due attori economici distinti: l'esecutore manuale da una parte e l'imprenditore-consumatore dall'altra.

---

(1) Comunicazione addì 14 settembre 1921 alla Riunione della Società Italiana per il progresso delle scienze in Trieste, Sezione XVI; aggiornata e completata.

Quest'ultimo fornisce la materia prima, le istruzioni che gli talentano, fissa il termine di consegna e contratta la retribuzione a cottimo o fattura; però cessa dall'essere attore dell'industria, della quale è sostanzialmente profano, appena consegue il prodotto, il cui godimento fu effimero stimolo alla sua intrapresa. L'esecutore rappresenta invece lui la tecnica e la continuità dell'industria, della quale perciò deve riguardarsi come il *titolare*, pur non essendone che un *salariato*, che dalle dette circostanze trae una maggiore autonomia. Il mestiere è *indipendente* se si esercita in casa del titolare, e si distingue dal mestiere *dipendente* esercitato qua e là, nelle case degli imprenditori-consumatori.

2) *La piccola industria* propriamente detta è la seconda forma. Essa comprende due attori economici, con funzioni combinate diversamente da quelle del mestiere. Da un lato c'è l'imprenditore-esecutore, il quale corrisponde alla classica figura dell'artigiano, che con attrezzi suoi, materia prima sua, progetto suo, ultima il prodotto di cui ebbe commissione, e ne fa la vendita. Egli è il titolare dell'industria. Dall'altro lato il secondo attore è il consumatore o cliente. Accanto al titolare possono lavorare dei familiari, alcuni apprendisti ed un piccolo numero di operai estranei e retribuiti dal primo, fino al massimo di *cinque*. Questo limite, puramente convenzionale, ma tuttavia necessario, separa la piccola industria propriamente detta dalle forme minori della media industria, non più comprese nel lavoro domestico industriale, perchè il carattere della domesticità deve ritenersi irreparabilmente perduto.

B) I lavori domestici industriali per lo scambio indiretto, hanno il nome di «*industrie domestiche*» possono raggiungere forme di organizzazione, di mole anche grande; le distinguiamo in due specie:

1) *Salariate*. L'esecutore ricorda il titolare di un mestiere, lavora a domicilio suo o dell'imprenditore, del quale osserva il termine di consegna e riceve materia prima, forniture accessorie, e magari utensili a noleggio, ed il salario a cottimo. Il consumatore è un terzo personaggio, che entra in rapporto coll'imprenditore e acquista il prodotto senza avere precedentemente data alcuna ordinazione. Fra imprenditore ed esecutori si profila spesso la figura di un quarto attore economico l'intermediario industriale, mentre fra imprenditore e consumatori vive l'intermediario commerciale o rivenditore. Le espressioni come «manifattura a domicilio», «fabbrica collettiva», «fabbrica dispersa», «industria a domicilio» sono sinonimi di industria domestica salariata.

2) *Artigiane*. L'esecutore ricorda il titolare di una piccola industria propriamente detta, lavora al suo domicilio, provvede da sè materie prime, forniture, utensili; vende il prodotto non al consumatore, ma ad un imprenditore, o ad un intermediario di questo, dopo averlo finito a suo talento.

C) La terminologia precedente contiene una significazione orientatrice per una voce di uso comune, e cioè per la «*piccola industria domestica*». Questa voce devesi ritenere proveniente dalla contrazione in una, delle due «piccola industria p. d.» e «industria domestica». Con ciò le è permesso di logicamente designare un lavoro industriale domestico, che ha le caratteristiche che sono promiscue di molte piccole industrie e di molte industrie domestiche. Simili caratteristiche comuni non sono di indole economica, ma sociale e tecnica e consistono nei pregi di «*autonomia*», «*adattabilità*» e «*piccolo rischio*». Le medesime non si riscontrano quando interviene la commissione di un imprenditore o di un consumatore con preciso termine di consegna come nel caso di molte industrie domestiche salariate e di tutti i mestieri in casa. Non si riscontrano ove esigonsi installazioni o materiali costosi od una ardua preparazione professionale, come nel caso di talune piccole industrie p. d., che perciò definiamo «*ricche*» od «*artistiche*». Le piccole industrie domestiche fanno perno sulle «industrie domestiche artigiane» e abbracciano però anche alcune salariate e varie piccole industrie p. d. La loro importanza economica è somma, poichè adempiono alla funzione di *valorizzare energie produttive altrimenti oziose*, per esse offrendo una «*occupazione ulteriore* o *di ripiego*». Ed in proposito giova distinguere le *occupazioni secondarie* di chi manca momentaneamente della principale in causa della cattiva stagione, o di crisi periodiche o eccezionali, come per es. i contadini, gli edili, gli emi-

granti temporanei, i disoccupati; le occupazioni «*accessorie*» di chi alterna le medesime colla principale, inadatta ad utilizzare tutte le ore del giorno, come per es. le massaie, o tutti i giorni della settimana, come per es. le lavandaie; le occupazioni «*supplementari*» di chi ne è assorbito interamente, ma con ciò realizza guadagni supplementari, in seno alla famiglia, ove altri procura col lavoro o la rendita le risorse principali.

D) Alla precedente terminologia discretamente chiara e passibile di ulteriori precisioni e distinzioni, che risparmiamo al lettore, fa contrasto la terminologia corrente, nella quale il termine generico di «piccole industrie» significa ora questa, ora quest'altra forma, ora tutte insieme quelle già esaminate, come appartenenti al lavoro domestico industriale, ora forme minori di media industria, o lavori domestici agricolo-industriali, lavori industriali semi-domestici, lavori domestici semi-commerciali. Sono in merito dimostrative le disparate risposte fornite dalle Camere di Commercio italiane alla Circolare n. 6 in data 20/11/1909 del Ministro Cocco-Ortu nelle quali Luigi Belloc riconobbe «una certa confusione» ed è sintomatica la dimenticanza in cui incorse il decreto 25/5/19 n. 1009, portante provvedimenti a favore delle piccole industrie, senza dire quali esse si fossero, fino al successivo decreto 20/7/19 n. 1321, che le identificò con la piccola industria propriamente detta, ove però sieno attivi soltanto familiari o qualche apprendista, ma non operai estranei. Il disegno di legge, che gli On. Prof. S. Trentin e Ing. D. Piccoli avevano fatto prendere in considerazione alla Camera nella decorsa legislatura, e poscia ritoccato nei convegni di Roma e Venezia degli amici della piccola industria, ne estende la qualifica a «*tutte le industrie, che si esercitano a domicilio od in laboratori di limitata importanza*» cioè in breve a tutte le industrie che non sono grandi. Ciò, sia detto senza ironia, ha invero il profumo di una verità di La Palice. Non esitiamo ad affermare le nostre simpatie per il concetto estensivo di questo disegno, ma rileviamo che il medesimo dovrebbe un giorno accompagnarsi da regolamenti o codicilli restrittivi e minuti, senza i quali gli organi esecutivi si troverebbero istantaneamente disorientati in un mare sconfinato di possibilità, con mezzi a priori sproporzionati. Ma come «*precisare*», «*graduare*», ed occorrendo, «*escludere*», senza far ricorso a una terminologia scientifica e sancita? Essa adunque rappresenta ben più che il frutto di una dissertazione teorica, e cioè una specie di caparra non solo per essere sicuri di intendersi, nei concetti informatori di massima degli studi preparatori e dei rilievi scientifici, ma anche per garantire la possibilità essenziale di fissare *delimitazioni, ordini di precedenza, direttive* nel corso di ogni eventuale azione a favore delle piccole industrie (1).

2. **Importanza numerica del lavoro domestico industriale.** — Tutte le forme del lavoro domestico industriale furono oggetto di qualche indagine in questa o in quella nazione, ma nessuna ne presenta un quadro completo, neppure da vicino. A ciò si oppose oltre che la scadente nozione del soggetto, anche la peculiare difficoltà di accertamenti statistici in questo minuto mondo industriale, così nascosto e diffidente.

A) L'Austria imperiale, in quel suo limpido «regolamento industriale» aveva elencate fra le «professionali» o fra le «concessionate» appunto quelle industrie nelle quali si verifica il lavoro industriale domestico.

Per l'*esercizio indipendente* di dette industrie (Handwerksbetrieb) occorreva il possesso del *Gewerbeschein* o di esplicita licenza. Le operazioni di *censimento* del 3 giugno 1902 *poterono così isolare* la industria domestica, sia salariata che artigiana, dalla piccola industria p. d. o Handwerk, adoperando uno speciale foglio (Heimarbeiterkarte) per quelle attività industriali svolgentisi in casa, senza possedere il Gewerbeschein o la licenza. Con questa «Karte» si cercò poi ulteriormente di separare la *industria domestica artigiana* dalla *salariata*, ma le cifre elaborate non poterono tener conto di questo tentativo, essendo risul-

---

(1) La terminologia *economica* deve perciò essere integrata da una del pari univoca terminologia *tecnologica*. Di questa esperimmo un primo tentativo in occasione del Censimento delle Piccole Industrie condotto da taluni Comitati Provinciali del Veneto e riferimmo al secondo Convegno per il Promovimento delle piccole Industrie in Venezia (26-29 aprile 1922).

tato che appena il 10% delle Karten erano state riempite a dovere. Si rilevarono così 357.109 esercizi di industrie domestiche con 463.564 persone, corrispondenti al 40,2 % delle imprese ed al 15,3 % delle persone occupate nei gruppi industriali ove furono riscontrate industrie domestiche (15 gruppi su 25; esclusi 10, come ad es. commercio, miniere, alberghi ecc.). Queste percentuali sono fortemente superiori a quelle che vedremo in Germania per la Hausgewerbe, certamente per il minore sviluppo industriale austriaco, ma le due serie non possono raffrontarsi, poichè le austriache comprendono anche la industria domestica salariata e si estendono a un numero di gruppi di industrie minore.

B) Il *Belgio* nel 1896 e con successive indagini integratrici rilevò in modo particolare ed approfondito la « industria domestica salariata », detta « industrie à domicile ». I suoi « ouvriers à domicile » sono infatti tutt'altra cosa dagli « artisans indépendents ».

Fa il paio colla precedente la industria propriamente detta, colle relative suddivisioni in « très petite industrie » (senza alcun operaio estraneo alla famiglia dell'imprenditore o « patron », che in questo caso è un artisan indépendent), « petite industrie » (se vi si contano da 1 a 4 operai estranei), « moyenne » ind. (se con 5 a 49 operai estranei), « grande ind. » (se con 50 o più operai). Questa graduazione della importanza della impresa viene fatta anche per la « industrie à domicile », però contando solo gli operai, estranei, attivi nella sede stessa dell'« entreprise », e contando come « entreprise » tanto il *luogo*, ove un *patron* concentra i suoi affari, come il *luogo*, ove un *ouvrier* lavora, sia pur esso la sua stanza di abitazione.

Una terza categoria industriale, distinta dalle due precedenti, è l'industria in « atelier public », ove si riscontrano dei salariati, che ricevono lavoro da imprenditori; ma, per eseguirlo, prendono in affitto delle « installations », poste le une accanto alle altre in appositi laboratorii pubblici.

Appartengono quindi al nostro lavoro industriale domestico.

tutte le 93650 entreprises della ind. à domicile,
» » 165000 » très petites della industria propriamente detta
» » 54500 » petites della industria propriamente detta
qualcuna di quelle moyennes, aventi solo 5 operai.
tutte le 350 installations di ateliers publics.

Essendo 330.000 il numero totale delle imprese censite, le precedenti rappresentano insieme, trascurando le *moyennes*, il 95 per cento.

Essendo 1.130.000 le persone attive, comprese nelle industrie tutte propriamente dette, le precedenti ne occupano 494.500 e cioè il 43,8 per cento.

L'eccezionale elevatezza specie della prima percentuale trova due spiegazioni. La prima dovuta al fatto che nel 1896, cioè un quarto di secolo fa, lo sviluppo della grande industria era in realtà arretrato, sì che la stessa statistica constatava più numerosi per esempio i tessitori a mano di quelli a macchina, ciò che oggi è indubbiamente capovolto. La seconda è riconoscersi nell'eccezionale accuratezza, colla quale furono in questa occasione rilevate *tutte* le piccole intraprese, e nell'avere contato come tale ogni piccolo laboratorio domestico, anche di salariati a domicilio. Se sottraiamo queste fittizie imprese, dalle altre statistiche non conteggiate ed in numero di 87.184, la prima percentuale si abbassa a novantatre.

Il censimento generale della popolazione al 31 12 1910, diede risultati insufficenti e comunque non comparabili con quelli del censimento industriale 1896.

C) La Francia censì a se i così detti *travailleurs isolés* comprendendo in essi quelle persone attive, che senza essere dei disoccupati, non potevano attribuirsi ad un *établissement*. Nei successivi censimenti 1896, 1901, 1906 le istruzioni per gl'incaricati dei rilievi, ed ancor più i criteri adottati nella elaborazione diversificarono alquanto, di modo che la nozione di *établissement* non fu sempre con precisione quella di un « gruppo di due o più persone, lavoranti in comune in un luogo determinato » nè sempre con egual precisione ai « travailleurs isolés » furono attribuiti i « piccoli padroni lavoranti soli, gli operai a *façon* (cottimo o fattura) in casa, o senza posto fisso ed unico ». Questi ultimi abbracciano un certo numero di persone, che sarebbero escluse dal nostro lavoro domestico industriale,

poichè soggetti a dipendere, sia pure saltuariamente ed in luoghi diversi, da grandi ditte, e valga l'esempio degli scaricatori di battelli. Quanto agli établissements, fanno in essi numero, come operai, anche i familiari del titolare, sicchè quelli che risultano occupare 5 persone non esauriscono l'intero campo della piccola industria quale da noi definita.

Cens. Anni	(Industria p. d. escluso Commercio e Agricoltura)		
	Travailleurs isolés	Établissements con 5 operai	
1896	1.559.765	eserc. 520.727	operai 915.242
1901	1.639.052	» 540.746	» 921.169
1906	1.654.363	» 550.604	» 951.638

Sulle precedenti cifre si rileva che l'insensibile incremento è poco attendibile, data la maggior accuratezza dell'ultimo accertamento. In questo si fece in seno ai travailleurs isolés la distinzione fra piccoli padroni e operai a fattura in casa da una parte, in numero di 1.501.032 ed i salariati senza posto fisso ed unico in numero di 153.331, dall'altra parte.

Esaminando le percentuali rispetto al numero totale degli «établissements» e delle persone occupatevi abbiamo:

Anni	Su 100 établissements sono établissements con al più 5 operai	Su 100 operai occupati sono occupati in tali établissements
1896	87,9	27,8
1901	87,8	24,6
1906	87,3	24,6

Quanto ai *travailleurs isolés*, la statistica ci dà alcune percentuali di dettaglio, per talune classi di industrie p. d.; così per esempio:

Classi di industria	Su 100 persone attive nella classe erano travailleurs isolés, nel		
	1896	1901	1906
Vestiario	53,5	55,0	57,4
Cuoio e Pelli	34,8	37,1	36,6
Paglia e Piume	34,2	32,3	32,1
Legno	32,6	28,8	28,5
Tessili	22,7	18,1	17,8
Ferro e Metalli (oro escluso)	16,7	13,4	12,4
Industria del Libro	4,9	3,9	4,9
Industrie Chimiche	2,2	1,6	1,1

	1896	1901	1906
La media industria (con 6 a 50 operai)			
contò «établissements» numero	64039	66433	70307
rappresentando su 100 di essi il	10,8	10,8	11,2
La grande industria (con più di 50 operai):			
contò «établissements» numero	7595	8717	9299
rappresentando su 100 di essi circa il	1,3	1,4	1,4

Lo sviluppo di queste maggiori organizzazioni industriali si afferma di più di quelle comprese nel nostro lavoro domestico industriale, ma le cifre non consentono neppure di dire che queste ultime retrocedano. In particolare poi la loro decadenza in talune classi di industrie è compensata dallo sviluppo in altre (1).

D) La Germania censì in modo particolare quella forma di lavoro industriale domestico, che noi chiamiamo « industria domestica artigiana », e cioè la cosidetta *Hausindustrie*. Questo termine fu usato in tutti tre i censimenti 1882, 1895, 1907, e, salvo qualche piccola variante, denotò sempre: « un lavoro per conto di altri, *Arbeit fuer fremde Rechnung*, cioè per un imprenditore e non per un cliente consumatore, praticato in casa propria, senza la sorveglianza nè la direzione del committente, con o senza aiuti, e con facoltà di allacciare contemporanei rapporti con diversi imprenditori » ; la *Hausindustrie* fece sempre classificare fra i *selbstaendige* coloro che la esercitavano, a differenza da quelli i quali erano semplici salariati dello *Heimarbeit* o industria domestica salariata e che furono confusi cogli operai degli opifici (*unselbstaendige*).

Inoltre questa statistica dà il numero degli esercizi di « piccola industria » coi cosidetti *Kleinbetriebe*, sia per l'agricoltura, sia per il commercio, come pure per l'industria propriamente detta: questi piccoli esercizi occupano da 1 a 5 persone, compreso il titolare ed ogni eventuale membro di famiglia, che vi sia attivo. Simile piccola industria è, come la francese, più ristretta di quella da noi definita, perchè appunto conteggia nel numero di cinque, non solo gli aiuti salariati estranei, ma anche i famigliari ed anche gli apprendisti. In seno ai *Kleinbetriebe* vengono poi distinti gli *Alleinbetriebe*, esercizi nei quali è attivo il titolare da solo e senza aiuto di motori.

Anni	Industria propriamente detta escluso commercio e allevamento			
	Esercizi di Hausindustrie		Kleinbetriebe	
	Esercizi	Persone	Esercizi	Persone
1882	386 411	476 075	2 175 857	3 270 404
1895	342 487	457 748	1 989 572	3 191 125
1907	315 598	405 258	1 870 261	3 200 282

Notisi sulle cifre precedenti: per la *Hausindustrie* furono presi i dati forniti dagli operai, dati numericamente inferiori, ma più attendibili, di quelli forniti dagli imprenditori; per i *Kleinbetriebe* furono scelti i dati computati tenendo per unità i così detti *Einzel-und Teilbetriebe* (unità tecniche) invece degli *Einzel-und Gesamtbetriebe* (unità economiche), perchè i primi solo permettono il confronto dei tre rilievi statistici, sebbene sieno talvolta parte integrante di imprese capitalistiche di mole grande o media, a differenza dei secondi.

Esaminando le « percentuali » rispetto al numero totale degli esercizi industriali e delle persone industrialmente attive si desume il seguente specchio:

Anni	Su 100 Esercizi sono:	Su 100 persone indus. attive sono
	Kleinbetriebe	Occupate in Kleinbetriebe
1882	95,8	55,1
1895	92,6	39,9
1907	89,6	29,5
	Hausgew. betriebe	Occupate in Hausgew. betriebe
1882	15,1	8,0
1895	14,1	5,7
1907	13,6	3,7

(1) Nell'ultimo censimento 1911 fu abbandonata la distinzione dei *travailleurs isolés*.

Se in seno ai *Kleinbetriebe* ed agli *Hausgewerbebetriebe,* prestiamo attenzione agli *Alleinbetriebe,* vediamo che è il rapido decrescere di questi la causa, che più influisce sull'andamento sfavorevole delle precedenti cifre. Infatti gli esercizi che non sono *Alleinbetriebe,* in seno ai predetti *Kleinbetriebe,* si affermano con un andamento quasi opposto: (la statistica li denomina *Gehilfenbetr.* infatti:

Anni	Su 100 esercizi industriali sono Kleinbetr. ma non Alleinbetr. (Gehilfenbetriebe)	Su 100 persone indus. attive sono occupate in Kleinbetriebe non Alleinbetriebe
1882	32,8	31,0
1895	35,0	24,4
1907	42,0	20,3

e cioè mentre la percentuale delle persone attive in essi, rispetto al totale, decresce meno rapidamente, la percentuale del numero di esercizi aumenta. Ciò che significa non una decadenza, ma uno sviluppo, sia pure infimo rispetto a quello della media e della grande industria ed all'aumento della popolazione dell'impero. La dimostrazione di ciò meglio si desume dal seguente specchio di numeri assoluti dei vari esercizi.

Anni	Esercizi — Kleinbetriebe: Alleinbetriebe 1 persona sola senza aiuto di motore	Esercizi — Kleinbetriebe: Gehilfenbetriebe Id. ma con motore oppure 2 a 5 persone occupate	Esercizi — Mittelbetr.: 6 a 50 persone occupate	Esercizi — Grossbetr.: 51 e più persone occupate
1882	1. 430. 465	745. 392	85. 001	9. 481
1895	1. 237. 349	752. 223	139. 459	17. 941
1907	994. 743	875. 518	187. 074	29. 033
	Persone occupate nei su notati esercizi			
1882	1. 430. 465	1. 839. 939	1. 109. 128	1. 554. 131
1895	1. 237. 349	1. 953. 776	1. 902. 049	2. 907. 329
1907	994. 743	2. 205. 539	2. 714. 664	4. 937. 927

Lo stesso fenomeno si rileva dall'esame dei « Gehilfenbetriebe », compresi in seno alla « Hausindustrie », limitatamente ad alcuni gruppi di industrie e cioè quelle delle pietre e terre, macchine, strumenti ed apparati, carta, cuoio, legno e intaglio, alimentazione, vestiario, mentre la decadenza è marcata nei metalli, chimica, tessitura, industria poligrafica.

E) In Italia il censimento demografico 1901 (10 febbraio) cercò di accertare separatamente le industrie esercite in casa, sotto una qualunque forma economica, da quelle esercite fuori di casa, col quesito 16 della scheda individuale. Dalla indagine sarebbesi accertata la parte più tipica del lavoro industriale domestico, rimanendo esclusa solo quella riguardante i piccoli laboratori artigiani, staccati dalla abitazione. Viceversa, nella elaborazione dei dati, gli artigiani attivi in casa furono sommati coi titolari proprietari di opifici, e si tennero a sè solo gli operai a domicilio, salariati. Come eccezione, si tenne conto degli artigiani in casa dell'industria tessile.

Il numero degli operai salariati a domicilio fu di 117.642
dei quali 47.920 uomini e 69.722 donne.

Il numero degli artigiani tessitori in casa fu di 313.236
dei quali 13.788 uomini e 299.448 donne.

A queste professioni principali, si aggiunsero molte professioni accessorie, dalle quali, tenendo conto della sola industria propriamente detta ove la professione accessoria è più probabilmente rappresentata da un lavoro industriale domestico (legno e paglia, carta, tessili, cuoio ed osso, vestiario, precisione e lusso, salumerie), si trae un nuovo numero di persone, la cui attività interessa . . . 150.816

Ne deriva un totale di persone, attive in lavori industriali domestici di . . 581.694 al quale mancano tutti gli artigiani in casa, sommati coi titolari delle aziende maggiori, nelle industrie diverse dalla tessitura e tutti i piccoli esercizi industriali, in laboratori staccati dalla abitazione, nonchè tutti gli aiutanti dei titolari, che lavorano, fuori della propria, nella abitazione di questi ultimi.

Nel 1903 si fece una prima statistica industriale, riferita sopratutto a stabilimenti industriali, salvo per alcune lavorazioni come, paglia e truciolo, biancheria, merletti, cravatte e affini, metalli preziosi e affini, panieri, stuoie, scope, crivelli, etc., mobili, sedie, giocattoli etc. nelle quali si riscontrarono 151.859 persone, a ritenersi in gran parte attive a domicilio. Il confronto fra le cifre di questa statistica e quella del censimento 1901 assicura che queste ultime peccarono molto probabilmente in difetto.

Nel 1911 il nuovo censimento, sul foglio di famiglia, comprendeva dettagli per il rilievo di «piccole industrie, arti o mestieri» esercitati nella abitazione (art. 23 del Regolamento), ma le risposte furono giudicate tanto manchevoli, che nello spoglio generale si decise di non tenerne conto. Pure nessuna attenzione fu prestata ai dati richiesti e malamente forniti dagli imprenditori sopra gli operai da essi occupati a domicilio (Mod. N. 5, domanda 10). Quanto poi ai «piccoli laboratori» questa statistica dà il numero degli esercizi comprendenti al più 5 persone attive, e da 6 a 10, inclusi nelle dette persone sia i salariati propriamenti detti che i famigliari ed apprendisti.

Numero totale esercizi industriali		Esercizi comprendenti 1 a 5 persone	Esercizi comprendenti 6 a 10 persone
Assoluti	243.926	189.244	30.680
Percentuali	100	77,6	12,6

Però non dà corrispondentemente il numero delle persone occupate e nemmeno i confronti col risultato dei rilievi del 1903; ciò è presentato solo nel complesso di tutte le industrie e di tutti gli esercizi,

Numero totale degli esercizi nel 1903	degli esercizi nel 1911	delle persone occupatevi nel 1903	delle persone occupatevi nel 1911
117.341	243.926	1.275.109	2.304.438

ma non dona alcuna luce al presente esame (1).

Il confrontare quella percentuale del 77,6 colla corrispondente delle statistiche germanica — 89,6 — e francese — 87,4 — desta a tutta prima una qualche sorpresa. Infatti le piccole aziende con al più 5 persone parrebbero più frequenti in Germania ed in Francia che in Italia. Gli è che la cifra italiana conta solo le aziende esercite in locale apposito,

(1) Non possiamo non deplorare la manchevolezza dei dati presentati dalla statistica 1911, estesasi a distinzioni segnatamente tecnologiche, a qualche esame particolare delle imprese occupanti più di 10 persone e assolutamente muta sulle palpitanti questioni economiche della situazione delle piccole aziende e della concentrazione industriale.

diverso dalla abitazione. Se ad esempio dalla cifra germanica sottraiamo la parte che spetta alla Hausgewerbe, la quale con piccolo errore può interamente attribuirsi ai Kleinbetriebe, e cioè 13,6 su cento, resterebbe, come percentuale degli esercizi eserciti fuori di casa, la cifra di 76.

Il censimento 1921 lasciò ogni indagine in proposito. Invece a cura dei Comitati Veneti per le piccole industrie, d'accordo col Ministero dell'Industria e Commerciò si iniziò nello stesso anno ed è tutt'ora in corso un accertamento del lavoro industriale domestico, condotto con criteri uniformi, che cercammo di stabilire a mezzo l'Istituto per il Lavoro di Venezia. Oggi può soltanto affermarsi che le piccole ditte, che si vanno così scoprendo « sono di gran lunga più numerose del previsto ».

F) Altre indagini analoghe dell'Ungheria, ed una eccellente della Svizzera (1905), offrono risultati, i quali non porterebbero nuova luce al nostro oggetto. Si può dire che nessuna delle forme economiche abbracciate dal lavoro industriale domestico, mancò di essere motivo di qualche indagine in questo o quel paese; però nessuna indagine ebbe ad abbracciarle tutte, dandone un quadro a sè. Tuttavia quanto esposto ci basta per le seguenti conclusioni, sulla cospicua importanza quantitativa o numerica delle attività industriali utili in casa:

1) *interi gruppi di industrie sono esercite in modo quasi esclusivo o preponderante da organizzazioni industriali appartenenti al lavoro industriale domestico*;

2) *tre quarti e più delle persone, che sono in una certa misura autonome nel dirigere la fortuna delle proprie industrie, appartengono al lavoro industriale domestico*;

3) *un terzo circa di tutta la popolazione industrialmente attiva guadagna il suo pane col lavoro industriale domestico.*

3. **Importanza economica del lavoro domestico industriale.** — Essa ci apparirà dall'esame delle particolari condizioni delle persone, che a tali lavori si dedicano: vi sono infatti persone che:

a) non riuscirebbero a valorizzare le loro energie, se fosse loro inibito il lavoro domestico industriale (soluzione obbligata) e ve ne sono altre che

b) riuscirebbero a valorizzare le loro energie anche senza il lavoro domestico industriale (soluzione facoltativa).

A) *Il lavoro domestico industriale rappresenta una soluzione obbligata.* — In questo caso, venendo a mancare il lavoro domestico industriale conseguirebbe un ozio forzato, una diminuzione di cose utili giornalmente prodotte, e quindi un evidente nocumento al cumulo della ricchezza sociale.

1) La soluzione obbligata del l. d. i. può essere imposta da cause soggettive, inerenti alla idoneità industriale del lavorante:

Esistono individui ai quali manca l'intera abilità fisica, le così dette « mezze forze umane », che non possono sfruttarsi intorno ai macchinari ed alle installazioni delle officine, e sono impreparati per le prestazioni intellettuali del commercio o delle libere professioni. Un autore germanico, il Fleischmann (1) vede un gran merito nel lavoro industriale domestico, che può offrire a costoro un mezzo per divenire socialmente utili; ma la Gaebel, dopo aver dedicato una particolare attenzione all'argomento, appogiandosi ad alcuni dati statistici rileva che questo merito può in pratica essere raramente attribuito, non solo per gli invalidi maschi, ma anche per le femmine (2). I deboli per vecchiaia sono i soli, che ricorrono a queste occupazioni con una frequenza che i censimenti comprovano notevolmente superiore alla normale sia nel Belgio (il 22,88 % degli operai di età nota salariati a domicilio, censiti nel 1896, avevano più di 50 anni, contro la percentuale del 12,7 per i

---

(1) FLEISCHMANN A. *Die Arbeiteragitatoren des Katedersozialismus und die Sonneberger Spielwarenindustrie und ihr Handel.* Simion, Berlin, 1884, pag. 29.

(2) GAEBEL K., *Die Heimarbeit, das juengste Problem des Arbeiterschutzes*, Fischer, Jena, 1913, pag. 38, 43, 46.

salariati di fabbrica) sia identicamente in Francia; sia in Italia (il 10,6 % dei maschi ed il 10 % delle femmine, fra gli artigiani tessitori, censiti nel 1901, avevano più di 65 anni, contro la percentuale del 3,6 pei maschi e dell'1,9 per le femmine salariate di fabbrica). Ma queste cifre sono indubbiamente influenzate dalla scarsa affluenza di reclute giovani nei lavori industriali domestici considerati, più che da quella esuberante di reclute operaie di tarda età. Quanto ai bambini non è buona pedagogia quella che per una preoccupazione economica precipitata tenderebbe a giustificarne lo sfruttamento industriale. Questa realtà, dimostrata in Germania dalla apposita inchiesta ordinata dal Cancelliere dell'impero nel 1898, in Svizzera dalla inchiesta eseguita in occasione della esposizione del lavoro a domicilio di Zurigo nel 1909, in Belgio dalla inchiesta sulle famiglie di lavoranti a domicilio fra il 1896 e il 1907, costituisce un merito economico, il quale viene più che distrutto da un corrispondente danno sociale ed igienico. Altrettanto dicasi per le madri in stato di gravidanza o di puerperio.

I mutilati rappresentano, malgrado la gloria della loro calamità, un serio peso morto economico: conosciamo tra essi numerosi rieducati calzolai, cestai, panierai, fabbricanti mobili di giunco, spazzole e scope, cartonaggi e giocattoli, sarti, legatori, decoratori, ed anche mosaicisti. Per costoro il lavoro scelto è una grande risorsa ed una redenzione. Purtroppo le organizzazioni che li avviano e sorreggono risentono della inesperienza e delle difficoltà di tutte le cose improvvisate e pesano in modo diretto o no sopra capitali filantropici; ma ciò malgrado rappresentano pur sempre una utilità sociale in confronto all'ozio, altrimenti fatale, dei loro protetti, ed alimentano la speranza che il tempo ne renderà più robusta la compagine e più elevato il rendimento industriale.

Infine esistono necessità famigliari e convenienze sociali più o meno ragionevoli, ma radicatissime, le quali obbligano un gran numero di donne a rimanere fra le pareti domestiche, lontane da officine e da uffici. L'aspirazione ad un maggior benessere fà sì che esse ricerchino sempre più in lavori industriali domestici e sopratutto nelle « piccole industrie domestiche » risorse ulteriori a vantaggio del bilancio famigliare. Questo fatto è provato dalla progressiva femminilizzazione di queste attività sia in Belgio, (nelle 60898 famiglie di operai a domicilio studiate erano tali il 25 % dei padri e il 31,7 % delle madri, il 13,5 % dei figli maschi e il 37,5 % delle figlie), ove risultarono donne il 64,8 % degli operai a domicilio; sia in Svizzera ove la stessa percentuale raggiunse il 72,8; sia in Germania, ove analogamente si verificò nel 1882 una percentuale femminile del 45,4, nel 1895 dei 54,9, nel 1907 del 67,6; sia in Francia, ove fra i travailleurs isolès erano travailleuses nel 1896 il 49,2 % e nel 1906 il 58,5 %; sia finalmente in Italia ove la percentuale femminile nel 1901 fu del 59,3 % nelle professioni principali e dell'80 % nelle occupazioni accessorie. Le piccole industrie domestiche femminili sono generalmente esercitate assieme alle cure domestiche, le quali per la cucina, per la casa, per i piccoli, affacciano esigenze saltuarie, che lasciano intervalli di tempo, da valorizzare. Presso i piccoli agiati inoltre il lavoro industriale in casa ha il pregio di rimanere nascosto, di assicurare il distacco dalle masse operaie inferiori, di offrire qualche guadagno senza sacrificio di autonomia o di comode consuetudini.

2) La soluzione obbligata del lavoro industriale domestico può essere imposta da cause oggettive, inerenti all'ambiente economico:

Esistono paesi e regioni, nelle quali — a prescindere dalla agricoltura, dalla silvicoltura e pastorizia e dal commercio — non si danno occupazioni di grande o media industria in fabbrica atte a valorizzare le energie esuberanti della popolazione. Il caso è frequentissimo in Italia e promette di rimanere tale a lungo, poichè la relativa povertà dei nostri mezzi finanziari, il costoso ed ancor arretrato sviluppo dei nostri mezzi ferroviari e fluviali di trasporto, l'indole critica e demolitrice della popolazione ancora poco colta, e punto disciplinata, che, coll'odierno spirito di antitesi sociale spinto allo spasimo, scoraggia da intraprese nuove, sono altrettanti elementi ritardatori del nostro progresso industriale. I lavori industriali domestici e segnatamente le industrie domestiche artigiane, i mestieri in casa, le piccole industrie p. d. sono le uniche forme economiche, capaci in

tutti i casi anche meno favorevoli di offrire una fonte di reddito a chi non voglia o non possa emigrare, e capaci di rappresentare se non il meglio, il meno peggio.

Esistono nelle occupazioni agricole e nell'arte edile periodi forzati di morta stagione, le cui giornate disoccupate raramente possono valorizzarsi in opifici, colla avveduta distribuzione di pubblici lavori, o collo sviluppo della agricoltura intensiva in luogo della estensiva. I censimenti germanici segnalano il fenomeno sebbene sieno stati fatti tutti durante la stagione estiva: nel 1882 erano attivi in piccole industrie artigiane — escluse le salariate — in via secondaria, 8412 agricoltori, nel 1895 ve n'erano 12040, nel 1907: 7209. Anche in Francia una « enquête sur les salaires agricoles » del 1912 segnalava simili occupazioni secondarie in 25, sopra 86 dipartimenti, e denunciava in altri 29 una disoccupazione agricola invernale de 60 a 150 giorni, ciò che è tanto più sintomatico, sapendosi la deficienza di mano d'opera agricola di cui soffre questa nazione (1). In Italia mancano dati statistici od ufficiali, ma è notoria la diffusione della tessitura ed anche della filatura rurale invernale malgrado le infime mercedi. Ebbero illustrazione dallo studio del Benedini (1884), « Le piccole industrie adatte ai contadini nelle intermittenze dei lavori campestri », e da quelli del Gregori (1891) e dell'Urtoller (1900) « Le piccole industrie fra i contadini ». Questa alleanza agricolo-industriale può distogliere i contadini dalle cure campestri, quando dovrebbero ritornarvi, ma in questo senso i lavori domestici industriali, e specialmente le piccole industrie domestiche presentano pericoli minori delle grandi industrie e minori dell'ozio forzato. Si prestano altresì a lenire, (se gestite da istituti di beneficenza — come ad es. la Casa di lavoro di Genova, i cessati laboratori di A. Ravizza presso la Umanitaria in Milano), la disoccupazione accidentale dei colpiti dai licenziamenti, dei liberati dal carcere, etc. tanto meglio quanto più i prodotti sieno avviati invece che al commercio libero, al soddisfacimento diretto di bisogni, che altrimenti non potrebbero mai soddisfarsi, sotto forma di doni gratuiti o semi-gratuiti, a indigenti.

B) *Il lavoro industriale domestico rappresenta una soluzione facoltativa*: cioè venendo esso a mancare potrebbesi ricorrere ad altra occupazione produttiva, sia in un lavoro industriale non domestico autonomo, sia nel lavoro industriale salariato della media e grande industria in fabbrica. Verificandosi ciò, potrebbe seguire una grande varietà di effetti: tanto un vantaggio economico individuale e sociale indiscutibile, come un sicuro danno opposto attraverso a una serie di utilità economiche, opinabili e comunque valutabili solo ricorrendo ad apprezzamenti sul divenire del progresso sociale.

1) La soluzione del lavoro industriale domestico può essere ispirata da predilezioni soggettive del lavorante:

Esistono lavoratori industriali in casa e sopratutto artigiani, schiavi di un atavico attaccamento al mestiere, che scelsero e continuano a esercitare in seguito ad una specie di eredità famigliare od ambientale, la quale mai concepirono di poter ricusare. Questo caso nelle industrie tradizionali si verifica anche quando sia ne cessata ogni convenienza economica, e se ne accorse l'azione di stato germanica la quale verso la fine del secolo scorso non esitò, nella Slesia, ad istituire borse e premi per allettare i figli dei tessitori in casa ad accedere ad occupazioni diverse da quella dei padri, e ripetè poi il provvedimento in Sassonia-Coburgo-Gotha, a Weimar e nel Basso Reno, estendendolo anche alla fabbricazione domestica dei chiodi. Citiamo per l'Italia l'esempio della filatura rurale ancora superstite in ambienti economici discretamente evoluti, come quelli delle campagne venete. I nuovi tempi e le nuove generazioni faranno perdere molto significato allo spirito della « routine » famigliare, e ne confineranno il dominio fra i lavoranti di età avanzata; però oggi è ancora così.

Esistono numerosi industriali in casa, che preferiscono la loro situazione ad ogni altra, per un atto di libera scelta, nella convinzione di raggiungere con ciò un maggior benessere. Il medesimo è il risultato di un computo non soltanto economico ma anche morale, nel quale ultimo concorrono i valori dovuti al godimento dell'autonomia, al soddisfaci-

(1) MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, *Enquête sur les salaires agricoles.*, Paris, Impr. nat., 1912.

mento di una specie di vocazione, tanto frequente fra i temperamenti latini, di dirigersi da sè, di sentire una responsabilità propria. Per questi beni, molti piccoli industriali sono disposti a rinunciare a vantaggi finanziari immediati e al di là del sacrificio presente vedono aperti orizzonti allo sviluppo delle proprie aziende verso la media e magari la grande intrapresa, a prezzo di attività e di risparmio.

Abbiamo conosciuti operai di fabbriche, quasi livellati nelle mercdi coi loro sottoposti semplici manovali, o con compagni incapaci e fannulloni, aspirare a distinguersi e sognare di raggiungere, a traverso il patronato, in piccole aziende proprie, quel distacco di autorità e compenso, che sentivano di meritare. Il fenomeno, certamente raro, ma sommamente interessante è di alto significato economico, poichè tende a salvare dal contagio di una forma di parassitismo sociale dei mestieri inferiori e da un sovvertimento della gerarchia delle prestazioni intellettuali, che fanno ai nostri giorni precipitare i rendimenti delle maggiori aziende e decrescere la produttività ed il risparmio.

Se una azione di stato rafforzasse simili piccole imprese produttive alla inderogabile condizione di promuoverne i rendimenti con piena garanzia da parassitismi nuovi e perciò con esclusivi criteri economici e tecnici, esse potrebbero divenire più di frequente gradini di ascesa verso superiori intraprese, potrebbero rappresentare più di frequente sani organismi economici, nei quali i maggiori profitti si raggiungono non con reciproci furti di classe e di categoria, ma col miglioramento delle proprie prestazioni sociali.

Il lavoro industriale domestico, nelle sue forme della industria domestica artigiana, della piccola industria, del mestiere, così come le forme affini del lavoro industriale non domestico, ma autonomo, possono trasformarsi in un prezioso, necessario tirocinio, che assecondando il lento evolversi della economia nazionale, preparerebbe per giorni migliori, grandi imprese; oppure, in piena libertà di sviluppi e nel rispetto di qualsiasi aspirazione politico-sociale, ammaestrerebbe gli elementi destinati a fondersi in grandi quanto graduali forme cooperative di produzione. Occorre dire ai militi delle ideologie socialiste che per tale strada si potrebbero preparare cittadini consci delle difficoltà e dei doveri della produzione, alquanto migliori e più vagliati di quelli oggi regalati dalle associazioni di resistenza.

2) La soluzione del lavoro industriale domestico può essere ispirata da condizioni di fatto oggettive inerenti all'ambiente economico:

Esistono lavori industriali in casa, i quali permettono guadagni eguali se non maggiori del lavoro salariato di fabbrica. Ne fa prova nella statistica il mantenersi e lo svilupparsi di talune piccole aziende. In Germania fra un censimento e l'altro rivelarono un incremento le industrie domestiche artigiane della biancheria, dei vestiti fatti, dei ricami, dei panieri, del tabacco. In Francia del pari dal 1896 al 1906 molte industrie videro aumentare la percentuale dei propri « travailleurs isolés » i quali in talune di esse rappresentarono, crescendo, fino al 90 % della classe operaia, segnatamente nella confezione del vestiario. In Svizzera la industria del ricamo, della tessitura di nastri, della scultura in legno e avorio, della sartoria militare, conta un numero di lavoranti maggiore a domicilio che in fabbrica. In Austria presentano una analoga prevalenza nel numero degli esercizi l'industria dei guanti, passamani, levigazione del vetro, canestri, lavorazione capelli. In Italia, oltre alle classiche industrie femminili dei merletti e dei ricami biancheria e affini troviamo elevate percentuali di lavoranti in casa in via principale fra sarti e modiste (16,7 %), guantai (21,6 %), panieri e impagliatura (34,5 %), stuoie, scope, setacci e spazzole (14,4 %), lavori di corno, osso e corallo (36,2 %); si noti che nella realtà queste cifre devono essere ritenute molto superiori. Quanto agli esercizi di piccola industria (Kleinbetriebe) fra 1895 e 1907 in Germania aumentarono notevolmente quelli per la fabbrfcazione di gesso, calce, cementi (del 61,6 %), di pizzi e ricami (22,2 %), di cartonaggi (41,5 %), di tappezzerie (35,4 %), di cappelli di paglia (149,4 %), di pane, pasticcerie, confetterie e affini (17,1 %), di latticini (65,9 %), di conserve e senape (12.0 %), di ghiaccio (543.1 %), di acque da tavola (151,2 %), di tabacco (33,5 %), di abiti e biancherie (21,4 %), di guanti (204,3 %), di cravatte e bretelle (54,5 %), per esercizi di barbieri e affini (56,2 %), di tipo-

grafie (17,7 %), di fotografia (45,7 %), di pittori e ritrattisti (30,7 %); si mantennero in buona posizione le zinco-litografie, le piccole intraprese edilizie, le stirerie e lavanderie, le calzolerie (sebbene in forte diminuzione), la lavorazione di pellicce, come di pettini spazzole, pennelli, ombrelli, la fabbricazione di botti, di falegnamerie, di sellerie ed effetti militari, le legatorie, la tessitura di lino (sebbene in fortissima diminuzione), di lana e tappeti e di seta (in diminuzione meno rapida), la riparazione di orologi; la fabbricazione di armi e di strumenti musicali, di carri e carrozze, di macchine, apparati ed istrumenti per automobile; le officine di maniscalchi e fabbriferrai, di mobili in ferro e serrature, di coltellerie, di lime, di reti e articoli in filo di ferro, di lattonai, di lavorazione metalli preziosi, e marmi, la produzione di ceramiche, e di ogni genere di giocattoli. Per l'Italia la statistica, nei confronti fra 1901, 1903, 1911 è purtroppo muta. Queste piccole aziende si mantengono meglio nelle campagne, ma anche nelle maggiori città: l'industria domestica artigiana da sola rappresenta il 18,2 % degli esercizi e il 4,1 % delle persone attive, nelle 42 maggiori città germaniche (1907), in industrie propriamente dette (escluso commercio, agricoltura, miniere).

Esistono lavoranti per i quali il lavoro in casa è necessario, essendo i loro committenti sprovvisti di acconci laboratori, come per es. nelle sartorie su misura, che fanno capo a negozi centrali di lusso delle grandi città, nella industria delle perle a lume dei centri boemi e di Venezia, ecc.

C) Di fronte a tale situazione della economia contemporanea, il ritornello di chi attende la imminente scomparsa di ogni lavoro domestico industriale, o, vedendone i soli innegabili guai, ne sollecita «tout court» la soppressione, ha tutto il sapore, specie per l'Italia, di cosa regalataci da fantasie un po' scosse, e contribuisce a ritardare la nostra evoluzione industriale verso le desiderate forme superiori di organizzazione.

4. **L'interesse pubblico al lavoro domestico industriale.** — La letteratura e la legislazione di tutti i paesi civili presentano, come la statistica, un interessamento d'insieme affatto completo; mentre singolarmente presso ogni popolo si può riscontrare una specie di polarizzazione di questo interessamento sia verso una, sia verso un'altra forma economica, compresa nel lavoro industriale domestico.

A) Il mondo anglosassone vanta gli studi più antichi, approfonditi specie nel lato legislativo sociale, allo scopo di conoscere e disciplinare la industria domestica salariata (sweating system). L'Inghilterra ebbe nel 1888-89 la grande inchiesta di un Select committee of the House of Lords, il quale tenne 71 sedute, interrogò 291 testimoni operai e medici, sacerdoti e filantropi estendendosi alle industrie della confezione vestiario, dei coltellinai e magnani nelle maggiori città. Nel 1907 un nuovo «Committee on home work» in seno alla Camera dei Comuni iniziò altre investigazioni, proseguite per tutto il 1908, raccogliendo innumerevoli testimonianze e la risposta a circa 9 mila quesiti. La Nuova Zelanda ebbe nel 1890 uno «Sweating Commission Report», lo Stato di Vittoria due altri rapporti nel 1893 e 1894. Gli Stati Uniti fecero la loro indagine parlamentare nel 1893 e il Canadà un rapporto nel 1896.

La legislazione sulla obbligatorietà dell'elenco dei lavoranti a domicilio, da parte dei distributori d'opera è generale. La regolamentazione del lavoro domestico delle donne e fanciulli fu tentata e ritentata in Inghilterra (1902-03), sebbene con scarsa fortuna nella sua applicazione. Il divieto del subappalto fu codificato nella Nuova Zelanda con legge 1896. La pubblicità obbligatoria delle tariffe di retribuzione degli operai in casa diede risultati rimarchevoli in Canadà, Victoria, Inghilterra e fu applicata in quasi tutti i paesi anglosassoni nei primi anni del presente secolo. Finalmente il «minimo legale di salario» fu uno degli ardimenti tipici della legislazione australiana, seguito dall'Inghilterra con l'act del 20 ottobre 1909.

Azioni di legge contro il truck-system (retribuzione in natura), contro la concorrenza del lavoro carcerario e del lavoro in casa degli operai dopo gli orari di fabbrica, contro le piccole industrie insalubri o pericolose, azioni di prevenzione contro abusi nella esecuzione di pubbliche forniture, ed in difesa della pubblica igiene, contro i pericoli di infezione a

mezzo dei prodotti, provenienti da abitazioni malsane o da malati, facoltà di ispezione anche nei laboratori domestici, ecco quanto offre il libro della esperienza legislativa anglosassone, nelle più svariate forme ed applicazioni.

B) Il mondo tedesco presenta una letteratura organica, composta di 158 studi diversi, proseguiti per 10 anni, fino al 1899, ed iniziata con una nota recensione dello Stieda sopra la organizzazione e la situazione industriale della piccola industria; diretta e finanziata da una società di economisti, il Verein fuer Sozialpolitik, essa abbraccia numerosi volumi e circa 8 mila facciate. L'ultimo volume comprende il resoconto di una riunione generale del Verein, che coronò così la sua opera esaminando e suggerendo allo Stato le provvidenze di legge in difesa della piccola industria. L'Austria nel 1900-01 raccoglieva 200 rapporti di ispettori del lavoro sopra la industria domestica salariata in tutte le regioni dell'impero, diffondendosi in indagini ministeriali sulla calzoleria, il vestiario, la biancheria fino verso il 1905-06. Più tardi gli « Annalen » della Gewerbefoerderung pubblicavano una serie di studi, di alto pregio, sulle piccole industrie austriache.

La legislazione germanica si interessò alle vicende dell'artigianato e colla « Innungsgesetz » del 26-7-97, riconobbe le corporazioni, regolò l'apprendistato e il certificato di capacità, istituì le Camere Artigiane (Handwerkskammern), le quali entrarono in vigore al 1° aprile 1900, con carattere obbligatorio. Queste ultime, in numero di 72 prima della guerra, in altrettante circoscrizioni, curavano il rilevamento dell'artigianato col promuovere le scuole professionali, i corsi per mastri, mostre di macchine, ed il movimento cooperativo. Nel 1908, in forza della Innungsgesetz, 289 mila artigiani erano associati in corporazioni libere e 223 mila in corporazioni obbligatorie, pari circa alla quarta parte del totale degli artigiani germanici. Alla vigilia della guerra e durante la guerra il potere centrale favorì il costituirsi di consorzi per l'appalto di pubbliche forniture ad artigiani. Nel Wuerttemberg, nel Baden, in Baviera, nei granducati di Oldenburg e di Hessen, nelle Sassonie si formarono sotto l'impulso dello Stato « istituti centrali », grandi cooperative, consigli di industria per la tutela e lo sviluppo delle piccole industrie, e ciò fin dalla fine del secolo scorso, non esitandosi nell'opera a giungere fino a preparare le grandi industrie, in sostituzione di quelle piccole, se giudicate irreparabilmente compromesse. La Prussia ebbe col 20 marzo 1905 l'ufficio governativo per il promovimento della piccola industria (Landesgewerbeamt), suddiviso in « Fachabteilungen » indipendenti. Ma oltre che industriale si ebbe un serio interessamento anche legislativo-sociale per le industrie domestiche salariate, non autonome, colla legge del 30 marzo 1903 sul lavoro domestico dei bambini e quella 20 dicembre 1911 che raccolse le disposizioni essenziali già viste pei paesi anglosassoni, con una più timida applicazione del minimo legale di salario e provvedimenti per sottrarre gli operai a domicilio ad eccessive perdite di tempo nel ritirare e consegnare lavori. Sia per i salariati a domicilio, sia per i piccoli industriali autonomi, il codice delle assicurazioni sociali dell'impero impose d'obbligo l'assicurazione contro la malattia fin dal 19 luglio 1911, lasciando facoltativa quella contro la invalidità e vecchiaia.

La legislazione austriaca dal punto di vista sociale rimase allo stato di progetto, ma dal punto di vista del promovimento industriale superò in praticità ed efficienza l'esempio germanico, e dopo anni di esperienze iniziate col « Museo tecnologico-industriale » di Vienna nel 1879, culminò nel Gewerbefoerderungsamt, sezione del Ministero dei Lavori Pubblici, e nelle sue filiali delle principali città dell'impero, comprese Trieste, Gorizia, Rovereto e Bolzano. Il programma generale di questa vasta azione, alla quale furono riservate decine di milioni, venne fissato in una ordinanza ministeriale 24 settembre 1910, e si svolse con una disciplinata opera in favore della istruzione professionale artigiana mediante corsi ambulanti, corsi fissi, laboratori modello, mostre di emulazione fra apprendisti, e biblioteche. Ciò fu però validamente integrato col promovimento tecnico mediante distribuzione diretta di macchine, col promovimento commerciale mediante assegnazione di prestiti a mite tasso, la costituzione di cooperative e di consorzi per la materia prima, di laboratori, di campionari in comune, e infine favorendo lo smercio mediante uffici di rappresentanza e di esportazione (specie per la industria dei merletti).

C) Il mondo latino offre col Belgio venti ottime monografie metodiche, approfondite, delle industrie domestiche salariate, a cura di 11 autori, apparse in 9 volumi editi dall'Office du Travail governativo, e coronate da un rilievo statistico speciale estesosi alle 60898 famiglie di operai a domicilio belgi, pubblicato nel decimo, elaboratissimo volume (1910). La Francia, dopo qualche indagine di privati studiosi fra il 1892 e il 1895, eseguì delle buone inchieste ufficiali sulle industrie della «Lingérie», svoltesi fra il 1905 e il 1908 in 24 dipartimenti ed estese a 2300 persone, riassunte dopo 4 volumi in un chiaro 5° volume; così nella industria della calzoleria fra il 1909 e il 1911 in 50 località di 18 dipartimenti, estesa a 900 persone e in quella dei fiori artificiali in Parigi e Lione estesa a 416 persone.

In Francia ancora si ebbero ufficiali indagini presso operai e titolari di manifatture a domicilio, da parte del Consiglio Superiore del lavoro, in preparazione della legge 13 novembre 1913, che poi sancì le prime disposizioni per un minimo legale di salario nelle industrie del vestiario e per altri provvedimenti sociali, sul genere di quelli anglosassoni. Opere di seria mole prepararono questa azione, ad es. quelle del Bru, del Mény, del Boyaval, del Clerc, mentre altre come quelle del Brants, dell'Ardouin-Dumazet, di M.lle Zeiss sono una recensione ed un invito per l'azione di promovimento industriale, sostanzialmente ancora molto arretrata.

L'Italia ha numerose, ma saltuarie, non metodiche nè conclusive indagini, a cominciare da quella fatta fin dal 1866 dal presidente della commissione italiana per l'esposizione universale di Parigi. Seguì una inchiesta fermatasi agli inizi sulla tessitura domestica a cura del Ministero di A. I. e C. nel 1877, indi nel 1882 un'altra sulle piccole industrie forestali, e quelle sulla paglia nel Vicentino del 1893 e nel Fiorentino del 1896, e sul truciolo nel Modenese del 1912. Sempre dallo stesso Ministero furono raccolte notizie su tutte le piccole industrie italiane a mezzo le Camere di Commercio, con un carteggio tenutosi fra il 1909 e il 1914, sotto la direzione dell'ing. L. Belloc: ciò diede luogo alla pubblicazione di modestissime monografie generiche da parte delle Camere di Commercio di Aquila, Bari, Bologna, Bergamo, Chiavenna, Cremona, Firenze, Mantova, Novara, Pisa, Udine, Verona. Il Club Alpino promosse in passato, verso il 1880, alcuni studi sulle piccole industrie alpine, nel torinese e nel vicentino. Sfiorarono l'argomento i volumi della inchiesta parlamentare sulla condizione dei contadini meridionali (1907-11). L'industria domestica salariata trovò interessamento in Milano da parte della Società Unitaria, verso il 1908 e 1910, con una inchiesta estesasi a 4517 lavoranti a domicilio, ed un convegno che ne riassunse i risultati e concretò dei voti; in Torino da parte della Unione Donne Cattoliche con uno studio monografico esteso ad una sessantina di lavoratrici nel 1912. Finalmente nel 1912 l'Ufficio ministeriale del Lavoro, avviò a mezzo dei circoli di ispezione una inchiesta metodica sulla industria domestica salariata delle città di Milano, Torino, Venezia, Roma; ma in nessuna città essa giunse a termine in causa della guerra, dopo la quale non fu più ripresa. Attualmente nelle province venete, e segnatamente a Venezia, Padova, Treviso, Vicenza e Belluno, si stanno rilevando con accuratezza graduata da prestabilite cifre di merito, tutte le intraprese di lavori industriali domestici, e una Rivista Ministeriale dal titolo «Le Piccole Industrie» va pubblicando qualche buono studio.

Privati autori come il Guglielmetti, il Ranelletti, il Carozzi, il Marconcini, il Capocci prepararono nell'anteguerra la opinione pubblica al problema legislativo del minimo legale di salario, che è fra noi tuttora allo stadio di progetto (prog. Labriola). Mentre altri, come A. Cita, B. Bendini, A. Stella, L. Belloc, G. Piani, furono i precursori della azione di promovimento tecnico-industriale delle piccole industrie quale attualmente si afferma, dopo sporadiche antecedenti assegnazioni, in forza del decreto legge 25-5-19 n. 1009 e 20-7-19 n. 1321 e quale si auspica nel disegno di legge citato Trentin-Piccoli, che ricevette il pieno consenso del Convegno per il promovimento delle piccole industrie tenutosi in Roma, sotto gli auspici di L. Luzzatti, nel decorso febbraio. Le assicurazioni sociali di recente introdotte contro la invalidità e vecchiaia (Decreto 21 aprile 1919 n. 603) sono rese obbligatorie anche per i lavoranti a domicilio salariati, a partire da 15 anni, restano invece facoltative quelle contro gli infortuni e contro la disoccupazione.

Sembra che un prossimo avvenire, dopo il secondo convegno tenutosi vedrà l'opera in Venezia alla fine dello scorso aprile, di una Confederazione Nazionale dei Comitati di Promovimento delle piccole industrie, in numero di circa 70 nelle varie province, e con esso l'estendersi dell'interessamento della opinione pubblica.

D) Non si tratta adunque di un movimento artificioso. Il problema è di tal natura che conquista l'attenzione crescente di un numero, oramai cospicuo di statisti, letterati, economisti ed industriali di tutti i paesi.

5. **Riepilogo** — Vi sono nella presente economia mondiale situazioni di fatto, che rendono necessario e provvido l'esercizio di lavori domestici industriali. Ciò si verifica in misura molto importante anche presso popoli industrialmente progrediti, più della nostra Italia. Ma quivi esso investe rami di produzione assolutamente vitali e muove, oltre che dalle condizioni del nostro sviluppo, anche da profondi istinti di predilezione.

Giova trarre un partito migliore, sia a mezzo di una *selezione*, sia di un maggiore *rendimento*, di ogni attività utile in casa. Occorre tener presenti la concorrenza della grande industria, cui è saggio in taluni rami sgombrare il terreno, ed altresì la concorrenza dell'ozio. Questa è per lo più ingiustificata, salvo in quei casi di infimi guadagni, che sono un inganno al benessere e della presenza di certi tuguri, che non si trasformano in locali da lavoro senza divenire sentine di morbi.

I lavori domestici industriali rendono buoni servigi all'economia nazionale coll'utilizzare *cascami* di tempo, altrimenti perduti, coll'offrire occupazioni svariate e proficue, e sopratutto col divenire centri di formazione e pratico tirocinio di superiori organizzazioni industriali, allettando nei migliori artieri italiani l'innato talento dell'autonomia. Ma occorre loro *stimolo*, *aiuto*, *orientamento*, poichè le innumeri umili reclute sono senza eccezione impari a comprendere tanto compito ed impari alla loro stessa tutela. Lo Stato vi si accinga gradualmente colla mira sicura di assicurarsi mano mano dalla promossa produzione «*un cespite di redditi equivalente o superiore agli impieghi*».

Montagnana.

STANISLAO CARAZZOLO.

Pagine staccate

Il porto franco a Trieste.

La notevole contrazione dei traffici, dovuta al grave marasma economico mondiale, è la causa determinante della situazione non lieta in cui si trovano i nostri porti, i quali hanno visto, dal 1913 al 1921, diminuire di un buon terzo la quantità delle merci caricate e scaricate.

Ancor più grave si presenta però la situazione nella quale si dibatte Trieste, emporio commerciale di primo ordine e centro marittimo di grande importanza, che poco ha da invidiare per attrezzamento e per organizzazione commerciale e finanziaria agli altri porti d'importanza internazionale quali Londra, Amburgo, Anversa.

Quali possono essere le ragioni che hanno aggravato ancor più, nei confronti degli altri porti italiani, le condizioni di Trieste? È presto detto, se ci soffermiamo per un momento alle condizioni dello hinterland di quel porto adriatico. I paesi che una volta si servivano di Trieste per il commercio marittimo sono nelle più disgraziate condizioni ed impossibilitati a dar vita e a far pulsare di traffici il loro sbocco naturale per la povertà finanziaria ed economica nella quale si trovano.

Molto tempo certamente passerà prima che l'entroterra di Trieste possa riassumere il benessere economico, la floridezza di commerci e d'industrie che godeva prima dello scoppiare della guerra. Quali saranno le sorti del nostro porto adriatico, che è ancora in piena efficienza per attrezzamento tecnico ed organizzazione commerciale, se dovrà attendere inoperoso il risveglio economico dell'entroterra? Le cifre stanno a dimostrare la situazione grave di Trieste; da 3,5 milioni di tonnellate di merci cui ammontava il suo traffico marittimo nel 1913, siamo discesi nel 1921 a poco più di 1 milione. Qualora tali condizioni permanessero, la prosperità economica e demografica di Trieste verrebbe ad essere gravemente minacciata.

Attilio Cabiati in una serie di corrispondenze inviate da Trieste alla « Stampa » esamina la situazione di quell'importante porto sotto tutti gli aspetti, sostenendo, fervidamente convinto, che la soluzione a sì grave problema possa trovarsi nel rendere Trieste portofranco.

Il caposaldo da cui parte il Cabiati è questo: *Trieste non potrà mai essere un porto importante per l'interno del Regno*. La vita marittima della città è legata all'entroterra, appartenente per intero alle nuove nazioni sorte sulle rovine dell'Impero degli Asburgo. Per il nostro paese Trieste può funzionare solo da porta aperta per l'espansione del nostro commercio nello hinterland di esso.

Stabilito questo principio, il Cabiati si addentra nell'esame delle condizioni che permisero a Trieste di divenire non solo il più grande porto dell'ex-Impero austro ungarico, ma altresì di salire in importanza al rango di porto internazionale. Condizioni naturali dovute alla superba sua posizione ed artificiali dovute ai dazi preferenziali e alle tariffe differenziali e cumulative riuscirono ad attrarre a Trieste tutto il commercio marittimo dell'Impero.

Sono noti i vantaggi che ritraeva Trieste dalle tariffe differenziali e da tutti gli altri provvedimenti di carattere fiscale e doganale; basta pensare che mercè tali tariffe il trasporto di un vagone completo di 10 tonnellate di vetrerie, da Praga a Trieste veniva a costare solo 195 corone in confronto delle 1336 della tariffa generale.

Tali favorevoli condizioni permisero a Trieste di svilupparsi in notevolissima misura. Nell'ultimo trentennio il movimento commerciale (marittimo e ferroviario) salì da 22 a 62 milioni di quintali, e per valore da 1300 a 3500 milioni di corone.

Il quadro magnifico di Trieste, piena di vita febbrile e di benessere, non è più oggi che un ricordo del passato. A causa della svalutazione del marco, e della corona e di tutte le altre unità monetarie balcaniche in confronto della lira, e soprattutto a causa della mitezza delle tariffe dei trasporti ferroviari tedeschi, che non si sono elevate tanto quanto è diminuito il valore del marco, parte dell'entroterra triestino si è rivolto ad altri porti. Così la Cecoslovacchia, malgrado le tariffe di favore concordate e il punto franco di cui gode nel porto di Trieste, si serve di Amburgo per l'esportazione di tutto il suo zucchero.

Dinanzi al problema minacciante così da vicino l'avvenire di Trieste, tutti i partiti locali, tutte le organizzazioni sindacali hanno inteso la necessità di far tacere i loro dissensi ed unirsi in un sol fascio per chiedere al Governo che venga dichiarata la loro città portofranco, motivando la loro richiesta con várie ragioni.

Prima fra tutte, il Cabiati, accenna ad una ragione che l'ha senz'altro convinto ad appoggiare la giusta domanda di Trieste. Tale ragione è di carattere finanziario. Tutte le superstiti disponibilità finanziarie dei paesi dell'Impero degli Asburgo, sono andate a raccogliersi in Isvizzera, sia per sottrarsi alle richieste sempre più pesanti del fisco, sia per non sottostare all'alea delle continue oscillazioni monetarie. Trieste, il giorno che avesse un portofranco, potrebbe facilmente attrarre tutti i capitali ora giacenti in Svizzera, dando vita a nuove attività, e costituendo inoltre quelle riserve atte a prontamente adeguare i mezzi ai bisogni quando questi ultimi si manifestassero, come inevitabilmente accadrà con il risvegliarsi dell'attività economica dell'Europa centrale.

Un'altra ragione va ricercata nelle condizioni in cui si trova Trieste nei confronti di Fiume. Benchè quest'ultima manchi ancora di quell'organizzazione che ha bisogno di tempo e di uomini per formarsi, pure potrebbe, per il giuoco delle tariffe differenziali, togliere il primato del commercio marittimo a Trieste. In attesa quindi che gli accordi con gli Stati formatisi sulle rovine dell'Impero asburghese siano stipulati, non bisogna che Trieste venga indebolita a tal punto da non poter riprendere con successo tutte le fila del commercio il giorno che quest'ultimo ritornasse agli splendori dell'ante guerra.

Al portofranco sottoscrivono persino quegli industriali che dalla sua attuazione riceveranno probabilmente un danno immediato. Infatti gli oleifici e gli stabilimenti per la pilatura del riso, che hanno il loro mercato di sbocco in Italia, verrebbero da essa staccati il giorno che Trieste divenisse portofranco.

Il rimedio a ciò potrebbe essere facilmente trovato tra i soliti espedienti di carattere doganale (premi, franchigia).

Non altrettanto però si presenta possibile il rimedio per i pastifici, i quali sarebbero destinati sicuramente al sacrificio. Ma a compensare il danno conseguente, un commercio granario sviluppatissimo potrebbe trovar posto, date le condizioni speciali nelle quali si trovano i vari paesi costituitisi sull'Impero Austro Ungarico. Tali paesi, tra i quali, durante la loro unione politica, avvenivano facilissimamente scambi di derrate e di prodotti manufatti, si sono cinti ora di barriere doganali, che hanno deviato il corso delle correnti commerciali. Per convenienza economica può accadere, infatti, che l'Ungheria invii il suo grano all'estero anzichè nei paesi confinanti, i quali alla loro volta possono trovare conveniente di acquistare farine e cereali in Italia. Trieste si troverebbe nella posizione più adatta per costituire il centro di tali correnti commerciali. Alla costituzione di tale centro occorrerebbero però larghi fidi e capitali, i quali (e in ciò sta la maggiore utilità di rendere Trieste portofranco) potrebbero essere raccolti facilmente il giorno in cui si costituisse l'oasi finanziaria adatta in quella nostra città adriatica.

Esaminando le ragioni contrarie alla concessione del portofranco a Trieste, il Cabiati le trova insussistenti e fuor di luogo. Lasciando da parte le meschinissime ragioni dei gravi danni che subirebbe l'Italia per il contrabbando che potrebbe essere esercitato,

egli si sofferma alquanto sul pericolo, accennato da qualcuno, che concesso il portofranco a Trieste gli altri porti italiani non mancherebbero di richiederlo. Ma non sempre il portofranco può costituire un vantaggio per le città che lo richiedano, specie per quelle dove esistono industrie che hanno il loro mercato di vendita all'interno. Inoltre nessun porto si trova nelle condizioni specialissime di quello triestino per quanto si riferisce all'entroterra.

Un'altra obiezione viene mossa relativamente ai vincoli d'italianità che legano Trieste alla madre patria. Si teme, da coloro che sostengono non essere opportuno concedere il portofranco, che tali vincoli si allenteranno facilmente il giorno che sarà concesso a Trieste quanto essa richiede. Tale obiezione è facilmente controbattuta dal Cabiati che a tal proposito ricorda come uno dei principali sostenitori del portofranco sia precisamente quel Vittorio Venezian che non ha mancato di dare in moltissime occasioni prove indubbie di profondo affetto per l'Italia durante la guerra.

Ad altri fatti accenna il Cabiati nei suoi articoli, che stanno a convincerlo maggiormente che quanto richiede Trieste rientra nei limiti del giusto e del possibile.

Senza poi contare che certamente da una simile concessione lo Stato italiano non avrà nulla da perdere, poichè il problema fiscale potrebbe senz'altro essere risolto, consolidando per 5 o 10 anni l'attuale somma di tributi diretti ed indiretti che attualmente Trieste paga, con riserva di procedere a revisioni periodiche fisse.

A quanto ammonta la popolazione rurale in Italia?

Molte teorie hanno vita effimera solo perchè le fondamenta statistiche sulle quali poggiano non hanno alcuna solidità. Ciò può dipendere da parecchie cause, principalissima fra tutte la scarsa cura posta nello scegliere il materiale statistico da elaborarsi. Talvolta, però, la causa della debolezza costituzionale delle teorie risiede nella validità intrinseca del dato statistico adoperato, il quale non presenta quella precisione che pure l'importanza di esso richiederebbe. Desterà certamente meraviglia l'apprendere, per esempio, come il dato della popolazione rurale, spesso citato, anche di seconda mano, per questioni importanti che interessano molto da vicino la vita economica del paese, sia tutt'altro che preciso. L'errore in meno ch'esso presenta non è di poco momento, e a porlo in evidenza si è accinto, con notevoli risultati, il prof. Coletti, del quale la «Rivista di Economia e Finanza» ha pubblicato l'interessante studio al riguardo.

Afferma, innanzitutto, il prof. Coletti che «l'espressione *popolazione rurale* è una di quelle che facilmente ingannano». Ed ha perfettamente ragione. Nell'imprecisione dei limiti entro cui deve essere compresa questa specialissima classe di popolazione, va ricercata la causa di quanto afferma il Coletti. Si dimentica spesso che per ben classificare bisogna ben precisare i termini di confine tra le varie categorie, in modo da ridurre al minimo possibile quelle inevitabili zone grigie così difficili ad essere classificate. Se a ciò non si provvede le categorie assumono una elasticità tale da indurre facilmente in errore chi usa i dati numerici.

Il Coletti considera quattro principali concezioni di *popolazione rurale*. Con la prima, per popolazione rurale s'intenderebbe quella raggruppata in centri aventi un numero di abitanti inferiore ad una determinata cifra. La distinzione fra popolazione rurale ed urbana verrebbe così eseguita in base ad un criterio non avente valore oggettivo ma seguendo una presunzione di carattere esteriore che inevitabilmente conduce ad evidenti assurdità. La seconda concezione considera invece come appartenenti alla popolazione rurale coloro che vivono del solo lavoro agricolo, incluse quelle famiglie che possono considerarsi, per le funzioni esercitate, come naturale complemento sociale ed economico della grande famiglia agraria. Intendendo, infine, per popolazione rurale quella comprendente le famiglie che hanno il loro capo ed una parte dei propri membri addetti ai lavori agricoli, si passa alla terza concezione, certamente più restrittiva delle altre, ma ancora più larga della quarta, la quale raccoglie solamente gli individui che esercitano personalmente l'agricoltura.

Passando ad esaminare le cifre relative alla popolazione rurale, ed i dati degli addetti

all'agricoltura rilevati direttamente dal V Censimento, il Coletti mette in evidenza il seguente fatto importantissimo per quanto sarà detto in seguito. Le quote femminili regionali della categoria degli addetti all'agricoltura risultano in correlazione inversa con le quote femminili della categoria delle condizioni non professionali, che comprende nella maggior parte donne attendenti alle cure domestiche.

Ciò fa supporre al Coletti che una delle cause dell'errore, al quale si è accennato in principio, dipenda dall'avere escluso dalla categoria degli addetti all'agricoltura molte donne che sono state invece comprese in quella delle persone attendenti alle cure della casa. Tale errore venne intuito fin dal 1861; però, malgrado i saggi proponimenti espressi fin d'allora, nulla venne fatto per ovviare a sì grave inconveniente nei successivi Censimenti. Basta considerare le condizioni delle donne nelle regioni a mezzadria per accorgersi come non siano assolutamente corrispondenti alla realtà i dati del Censimento che danno un numero di donne esercitanti l'agricoltura grandemente inferiore a quello degli uomini. A questo riguardo il Coletti, per dimostrare l'erroneità di tali dati, esamina la situazione demografica dell'Umbria, rilevando come le donne addette all'agricoltura, siano, secondo il calcolo fatto, 165.000, mentre il Censimento ne dà solo 58.000, con una differenza in meno di ben 107 mila.

Inoltre il limite minimo di 9 anni esclude molti fanciulli i quali sono addetti all'agricoltura e contribuiscono in misura notevole, specie nelle famiglie dei paesi a mezzadria, all'incremento dell'azienda rurale. Non essendo invece stabilito il limite massimo, parecchi individui non più idonei ai lavori dei campi vengono ugualmente compresi nella categoria degli addetti all'agricoltura. I due errori si compensano, ma solo in parte.

Stabilito ciò, il Coletti passa ad indicare quali possono essere *i metodi da seguirsi per rilevare i dati relativi alla popolazione agricola,* avuto riguardo alle quattro concezioni formulate in precedenza. Per conoscere le cifre relative alla popolazione rurale concepita nel primo modo, basta sommare le popolazioni dei due gruppi di comuni, formato il primo dalle agglomerazioni aventi un numero di abitanti inferiore ad un limite determinato, e il secondo comprendente invece i centri aventi una popolazione superiore al limite stesso.

Allorchè, invece, per popolazione rurale voglia intendersi quella comprendente non solo le famiglie che traggono il loro sostentamento dal lavoro agricolo ma anche quelle che costituiscono il naturale complemento della grande famiglia rurale, il dato relativo si potrebbe ottenere esaminando le singole frazioni in cui i comuni sono divisi, e alla stregua delle indicazioni da ricavarsi mediante inchiesta diretta si potrebbero considerare rurali quelle aventi in prevalenza famiglie agricole.

Ma le più interessanti, tra le quattro concezioni della popolazione rurale, sono indubbiamente la terza e la quarta. Su di esse lungamente si sofferma il Coletti, il quale calcola in 18 milioni per il 1911 e 17 per il 1901 la popolazione rurale intesa nel terzo modo, cioè l'insieme delle famiglie il cui capo e una parte dei membri esercitano il lavoro agricolo, ivi compresi un mezzo milione d'individui censiti in convivenze non famigliari.

La percentuale della popolazione rurale in confronto a quella totale si eleverebbe in tal modo al 55 % per il 1911.

Non semplice è l'elaborazione dei dati del V° Censimento fatta dal Coletti per ricercare il numero preciso degli addetti all'agricoltura (selvicoltura, allevamento del bestiame, addetti alla caccia e alla pesca), cioè a dire la popolazione rurale nella concezione più restrittiva. Innanzitutto il Censimento del 1911 si presta alle critiche circa i limiti di età professionale. Mentre i vecchi non vengono esclusi *a priori* dalle categorie professionali, non vengono compresi i fanciulli di età inferiore ai 10 anni adibiti all'agricoltura. La differenza ammonterebbe in tal modo a 300-400 mila da aggiungersi alla cifra indicante il numero degli esercenti l'agricoltura.

Ma l'errore maggiore, come venne già detto, dipende dall'esclusione di molte donne rurali. Esse vennero comprese, come è dimostrato dal Coletti, in quella numerosissima categoria delle donne attendenti alle cure domestiche, che forma l'85 % delle persone (circa 8.552 mila) comprese nella categoria delle condizioni non professionali. Per mettere

in evidenza tale errore il Coletti ha diviso in due gruppi le 22 classi della I[a] Categoria (comprendente gli appartenenti all'agricoltura): nel primo gruppo ha raccolto le prime 4 classi e la settima (agricoltori lavoranti terreni propri, fittavoli, mezzadri, coloni, ortolani, coltivatori di agrumi) e nel secondo tutte le altre 17 classi.

Il Coletti ha voluto in tal modo raccogliere in un unico gruppo tutti quei ceti agricoli che in maggior misura richiedono il lavoro femminile. Eseguite le relative elaborazioni per ogni gruppo, vengono prospettati, per ogni regione, il numero delle donne attendenti al lavoro agricolo per ogni 100 uomini; e per ogni 100 casalinghe, il numero delle donne del 1° gruppo e quello dell'intera categoria.

Dall'esame di questi dati è stato possibile rilevare come siano:

1) le donne rurali delle cinque classi meno numerose che nelle altre classi;

2) le differenze regionali assai notevoli;

3) tanto più elevato il numero delle donne rurali in confronto alle casalinghe, quanto più è elevato il rapporto delle rurali rispetto agli uomini;

4) la differenza tra le donne rurali di tutte le 22 classi e le casalinghe minore che nel gruppo omogeneo delle 5 classi.

Alla deficienza femminile della categoria rurale si può rimediare attingendo gli elementi integratori dal largo ed incolore ceto delle casalinghe. Per far ciò il Coletti procede ad un'altra elaborazione dei dati per regioni, separando il Lazio, le Puglie, la Sicilia e la Sardegna (che presentano quasi identiche condizioni per ciò che si riferisce alle condizioni della proprietà fondiaria e del sistema di conduzione) dalle altre 13 regioni.

Per le prime cinque classi, nei riguardi del gruppo delle 13 regioni, il Coletti ha supposto che le donne non debbano considerarsi numericamente inferiori agli uomini, mentre per le donne delle altre 17 classi si è limitato ad aumentare i dati del Censimento del 10 %.

Per il secondo gruppo delle 4 regioni, data l'esistenza del latifondo e la lontananza delle abitazioni delle zone coltivate, il Coletti si è limitato a quadruplicare le donne appartenenti alle 5 sottoclassi.

In tal modo gli esercenti l'agricoltura dai 10 anni in su ammonterebbero a 10.700 mila corrispondenti al 40,26 % del complesso della popolazione italiana. Aggiungendo i 300 mila circa fanciulli al disotto di 10 anni, più sopra ricordati, gli addetti all'agricoltura salirebbero alla cifra di 11 milioni, in confronto ai 9.085 mila rilevati dal censimento.

Come una tale elaborazione, di carattere tecnico, possa condurre a risultati importanti nel campo politico e sociale non fa mestieri rilevare. La partecipazione della donna all'attività produttiva, all'infuori delle cure domestiche, appare molto più larga ed importante di quella che lasciavano supporre le cifre ufficiali.

La popolazione rurale è complessivamente la più numerosa fra le popolazioni economicamente produttive, e in misura maggiore di quella fino a ieri indicata.

Tale fatto deve far ben riflettere prima di risolvere in un senso, piuttosto che nell'altro, i problemi generali interessanti tutta la vita economica nazionale. L'Italia poggia ancora su una base essenzialmente agricola; all'agricoltura quindi, che costituisce la nostra maggiore fonte di vita, devono essere prestate tutte le cure, perchè essa possa essere sviluppata nella maggiore misura possibile.

I primi risultati del VI Censimento a Roma e a Milano.

La conoscenza delle variazioni dell'aspetto demografico di una grande città ha sempre suscitato vivo interesse. Tale interesse, pienamente giustificato per l'importanza delle cause che agiscono sull'aumento e sulla diminuzione della popolazione dei centri urbani, è venuto ad acuirsi per i risultati del VI Censimento. Ciò dipende dal fatto che, nel periodo tra il 1911 e il 1921, gravi avvenimenti, profondamente perturbatori della compagine demografica, si sono svolti, alterando sensibilmente le normali condizioni di sviluppo demografico ed economico delle grandi città.

Su alcuni dati del VI Censimento relativi alla popolazione dei varii capoluoghi di provincia, e principalmente di Roma e Milano, i Bollettini mensili delle Amministrazioni Comunali di queste due ultime città, s'intrattengono a lungo, procedendo ai confronti con i dati statistici dei precedenti Censimenti. Riassumiamo qui di seguito i risultati stessi, desunti dai Bollettini più sopra citati.

La popolazione presente o di fatto dei 69 capoluoghi di provincia è aumentata dall'ultimo censimento di 1.070 mila passando da 6.440 mila a 7.511 mila con un aumento quindi dell'11,66 %. Fra tutti Siracusa presenta l'aumento percentuale più notevole (58,81 %) seguita a breve distanza da Cremona, Caltanissetta, Grosseto (45 % circa). Con la percentuale più bassa si presenta Ravenna, che ha visto aumentare la sua popolazione del 0,62 %; unica Sassari è costretta a registrare un decremento, benchè minimo, della sua popolazione (1,40 %).

Tra le grandi città, Roma è quella che ha avuto il maggior incremento; la sua popolazione è aumentata del 27,18 % in confronto del 19,48 di Milano, 21,08 di Torino, del 22.21 di Bologna, del 15,37 di Palermo, del 15,07 di Napoli, dell'8,8 di Firenze e del 6,61 di Venezia.

Due nuove reclute, Padova e Ferrara, il VI Censimento registra tra le città aventi una popolazione superiore ai 100.000 abitanti, che salgono quindi a 15 da 13 ch'erano nel 1911 e da 11 del 1901.

I dati demografici di Roma e Milano in confronto a quelli del 1911 sono indicati riassuntivamente nel seguente prospetto:

POPOLAZIONE	MILANO (1)			ROMA		
	1911	1921	variazione %	1911	1921	variazione %
Con dimora abituale . . .	590.173	681.059	+ 15.4	507.646	621.944	+ 22.5
Con dimora occasionale . .	17.178	37.464	+ 118.1	34.477	67.516	+ 95.8
Popolazione presente . . .	607.351	718.523	+ 18.3	542.123	689.460	+ 27.2
Con dimora abituale . . .	590.173	681.059	+ 15.4	507.646	621.944	+ 22.5
Assenti temporaneamente .	18.904	20.067	+ 6.1	14.477	13.670	— 5.6
Popolazione residente . . .	609.077	701.126	+ 15.1	522.123	635.614	+ 21.7

(1) Compreso il comune di Turro.

Rispetto a Milano e a Napoli, Roma presenta il maggior incremento demografico percentuale. Se la sua popolazione continuerà ad aumentare con lo stesso ritmo dei precedenti decenni, vedremo la nostra città entro un breve volgere di anni, raggiungere e sorpassare Milano e Napoli. Non è improbabile che la prima città a raggiungere il milione di abitanti, supponendo inalterati gli aumenti percentuali verificatisi fino ad oggi, possa essere Roma e ciò ancor prima del Censimento del 1921.

Nella *popolazione occasionale*, a Roma e a Milano, come pure in tutte le altre grandi città, si è verificato un aumento notevole, dipendente probabilmente dall'epoca diversa dell'anno in cui vennero fatti i Censimenti. Mentre nel 1911 il Censimento avvenne nel giugno, in un momento nel quale la popolazione occasionale diminuisce per la villeggiatura e per i lavori della campagna, nel 1921 ebbe luogo il 1° Dicembre, epoca in cui è maggiore l'affluenza nelle grandi città per varie ragioni.

Tra i *dati demografici calcolati* al 1° dicembre e quelli rilevati dal censimenti, si è verificata, come per il passato, una certa differenza, dovuta per la maggior parte alla mancata denuncia della popolazione emigrata. Mentre per la popolazione residente e legale la suddetta differenza si eleva a 28 mila per Milano e a 25 mila per Roma, la popolazione

presente calcolata e quella rilevata coincidono quasi, dimostrando in tal modo che la causa delle prime differenze dipende essenzialmente da quanto più sopra è stato accennato.

Dall'esame dei dati relativi alla *distribuzione della popolazione per circoscrizioni e per zone* delle due città, si osserva come le variazioni percentuali dell'ultimo decennio vadano aumentando dal centro alla periferia. A Roma alcuni rioni della zona esterna, per lo sviluppo demografico verificatosi, sono stati suddivisi, e il numero dei rioni da 14 è salito a ben 22. I quartieri del centro delle due città hanno visto invece aumentare solo in piccola misura il numero dei relativi abitanti. Infatti con la trasformazione delle case adibite ad abitazioni in studi, uffici, aziende commerciali, banche, con l'abbattimento di vecchie case per la costruzione di edifici pubblici, si è verificato uno spostamento della popolazione dal centro alla periferia. Si va iniziando, in tal modo, il fenomeno caratteristico dei grandi centri urbani esteri, la formazione cioè nel centro della città della cosidetta City. Tale trasformazione nelle nostre città avrebbe avuto un maggiore sviluppo se non vi fossero state le note disposizioni legislative proroganti gli affitti.

Il numero *delle famiglie e delle convivenze* ammonta complessivamente a 152.886 per Roma, a 203.051 per Milano di cui 202.701 famiglie e 450 convivenze. Da notarsi però che tra le suddette cifre rilevate mediante il Censimento e quelle reali sussistono differenze dovute alle varie difficoltà che s'incontrano nell'esatta rilevazione del dato statistico. Confrontando i suddetti dati con quelli del 1911 (Roma 112.522, Milano 159.709) il numero complessivo delle famiglie e delle convivenze risulta notevolmente aumentato, e diminuito invece il numero medio dei componenti.

Sulla *densità* e sulla *distribuzione per sesso* abbiamo solo i dati di Milano. Distinguendo la densità urbana (riferita all'area complessiva della zona) da quella fondiaria (solo l'area occupata dai caseggiati) si è rilevato che per ogni 100 metri quadrati esistono 0,96 e 4,86 abitanti. Le corrispondenti cifre del precedente Censimento risultarono in 0,80 e 4,08; il notevole aumento verificatosi dall'uno all'altro Censimento trova corrispondenza nell'attuale crisi degli alloggi. Il numero dei maschi è risultato notevolmente inferiore a quello delle femmine, e in misura maggiore che nel precedente censimento. Ed infatti mentre nel 1911 della popolazione presente, 301 mila erano donne e 297 mila uomini, nel 1921 contro 346 mila maschi si hanno ben 372 mila femmine. Mentre così i primi aumentavano dall'uno all'altro censimento del 16,32 %, l'incremento delle seconde veniva ad essere del 23,45 %.

I numeri indici del costo della vita in Italia.

Tra gli indici rappresentativi della vita economica di un paese, non ultimo si presenta per importanza quello relativo al costo della vita. Le variazioni dei prezzi al dettaglio di alcune derrate e del costo alimentare e complessivo (incluse cioè le spese per l'illuminazione, il riscaldamento, l'alloggio, il vestiario, ecc.) della vita di una famiglia tipo sono oggetto di statistiche di notevole importanza, non solo scientifica, ma altresì pratica, poichè parecchie volte ai relativi numeri indici vennero ragguagliati i saggi dei salari e le indennità caro-viveri.

I vari numeri indici pubblicati ora periodicamente da buona parte dei principali comuni italiani, hanno data recente, poichè fino al 1916 in Italia non si aveva che il numero indice del Bollettino dell'Ufficio del Lavoro per i prezzi medi di soli 7 generi di prima necessità. La causa principale di questa fioritura di numeri indici è di natura del tutto contingente. La guerra e il periodo postbellico portarono una tale confusione nei valori e nei prezzi, da rendere impossibile seguire il criterio della produttività nella rimunerazione dei servigi personali. Quando lo Stato acquistava senza preoccupazione alcuna, non badando a prezzi pur di avere i mezzi necessari per la guerra, com'era possibile applicare il criterio normale della produttività? Quest'ultimo infatti venne sostituito man mano da quello della variazione del costo della vita, l'unico idoneo a poter ragguagliare i salari all'andamento sempre crescente dei prezzi dei generi alimentari. Il numero indice fino

allora pubblicato dall'Ufficio del Lavoro era insufficiente a tale scopo, poichè esso non teneva conto della varia importanza dei vari generi nel consumo alimentare di una famiglia tipo. Da qui la necessità di trovare un indice che ne tenesse il dovuto conto. Sorsero così parecchie serie di numeri indici presentanti caratteristiche diverse, per i metodi vari applicati, e che possono dividersi in due gruppi: 1) numeri indici relativi alle variazioni dei prezzi al minuto di alcune determinate derrate alimentari; 2) numeri indici delle fluttuazioni del costo complessivo ed alimentare di una famiglia operaia tipo. Questi ultimi possono essere a loro volta distinti in due classi, separando cioè i numeri indici relativi al costo alimentare da quelli riferentisi al costo complessivo (aggiunte alle spese per l'alimentazione quelle per illuminazione, abbigliamento, alloggio, riscaldamento).

Nel primo gruppo va compreso il numero indice complessivo, pubblicato mensilmente nel Bollettino dell'Ufficio del Lavoro, il quale non è altro che la media semplice degli indici relativi ai prezzi di un certo numero di derrate alimentari, raccolti per 43 città, in base alle informazioni inviate dalle rispettive Camere del Lavoro, Camere di Commercio, Cooperative ecc. La serie, iniziata nel luglio 1913, prese in esame, a partire dal maggio 1919, un maggior numero di derrate, portando contemporaneamente al 1913 l'anno di base per la determinazione dei prezzi, fino allora stabilita al 1912. Ai sette generi (pane, farina, pasta, carne bovina, lardo, latte) considerati fino all'aprile del 1919, vennero aggiunti altri quattordici generi (polenta, riso, fagioli secchi, patate, baccalà, carne suina fresca, salame, uova, formaggio, strutto, burro naturale, zucchero, caffè, carbone da cucina). La prima città a seguire l'esempio dell'Ufficio del Lavoro fu Milano che cominciò a pubblicare nel gennaio 1915 una serie di numeri indici elaborati secondo il metodo adottato dal predetto Ufficio, prendendo in esame 9 prodotti, aggiungendo cioè ai 7 più sopra indicati il riso e il burro. Ben presto anche Roma e Firenze iniziarono la pubblicazione dei loro numeri indici, variando però il numero dei generi considerati secondo le particolari abitudini locali.

Il secondo gruppo comprende i numeri indici più interessanti ai fini della conoscenza delle variazioni effettive del costo della vita. In questa rivista fin dal marzo 1916 venne iniziata la pubblicazione di una serie di numeri indici regionali, informata al concetto di determinare le fluttuazioni del costo della vita, dando un diverso peso, secondo l'importanza del consumo, alle derrate costituenti l'alimentazione normale di una famiglia tipo di modeste condizioni. Quest'ultima venne considerata formata di due adulti e tre ragazzi, e le quantità adottate come espressione dei consumi settimanali non avevano la pretesa di rappresentare misure normali di consumo, ma semplicemente misure non molto inverosimili. Furono scelti per la rilevazione di tali indici i dati regionali dei prezzi pubblicati dall'Ufficio del Lavoro e venne presa come base la media dei prezzi del primo semestre del 1914.

Basandosi sullo stesso procedimento e partendo da ipotesi leggermente diverse da quelle più sopra dette, Milano e Firenze, e poco dopo anche Roma, iniziarono anch'esse la pubblicazione di una serie di numeri indici rappresentanti le variazioni del costo di una famiglia tipo. Quest'ultima non era però quella di modeste condizioni considerata dalla nostra rivista, ma una famiglia operaia tipo, il cui consumo alimentare settimanale venne rilevato per Milano partendo dall'inchiesta eseguita nel 1913 dal prof. Pugliese nel bilancio di 210 persone costituenti 51 famiglie operaie milanesi.

Tale serie, che considera inalterati i consumi delle diverse derrate alimentari, e che pertanto venne denominata a consumi immutati, venne ben presto seguita da un'altra serie elaborata dagli Uffici di Statistica di Milano e Roma, nell'elaborazione della quale erano tenute presenti le necessarie sostituzioni che in realtà, a seconda delle stagioni, occorre fare tra le derrate consumate. Nel procedere a tale sostituzione si tenne nel dovuto conto la qualità dei generi nei riguardi del loro valore nutritivo e si seguì altresì il criterio d'ordine economico nei confronti della spesa complessiva.

Ma il problema della rilevazione statistica delle variazioni del costo della vita venne ulteriormente trattato. Cominciò a farsi strada, dato il carattere pratico che venivano

ad assumere i numeri indici nella fissazzione delle rimunerazioni di servigi personali, l'idea della possibilità di unificare per tutto il Paese i criteri, sin allora diversi, per la trattazione del problema. Venne affrontata dal convegno statistico tenutosi a Milano nel luglio 1920 tale questione e dopo discussioni di particolare importanza, si fissarono in un ordine del giorno i criteri fondamentali secondo i quali il problema doveva essere risolto. Stabilito un modello di bilancio completo settimanale per una famiglia operaia, con la quantità dei generi consumati, l'Unione statistica delle Città Italiane lo inviava ai grandi Comuni, invitandoli a procedere senz'altro alle rilevazioni relative. La nuova serie di indici venne calcolata a partire dal luglio del 1920 facendo uguale a cento il costo presuntivo del mese stesso. In confronto alle varie serie pubblicate fino allora essa è più completa e più vicina alla realtà, poichè considera anche gruppi di alimenti non tenuti presenti nelle precedenti.

Attualmente in Italia pubblicano numeri indici in base ai criteri fissati dal convegno di Milano le seguenti Città: Bari, Firenze, Genova, Messina, Milano, Roma, Torino, Trieste, Venezia, Cesena, Mantova, Como, Cremona, Lucca, Perugia, Prato, Rimini.

Roma, Banca Italiana di Sconto.

TORQUATO MARTONE.

Recenti Pubblicazioni

ARIAS G. — *La questione meridionale.* Vol. I. *Le fondamenta geografiche e storiche del problema. L'emigrazione.* Vol. II. *Il problema nei suoi molteplici aspetti e nella sua integrità.* Bologna, Zanichelli, 1921-22. Lire 110.

L'Arias ha coraggiosamente affrontato la trattazione di uno di quegli ardui argomenti, cui sembrano impari le forze d'un uomo solo: tanto impari, che di solito l'esame di essi si affida a intere commissioni, composte di persone dotate di varie competenze, che si completano a vicenda. Ebbene, il valente economista è riuscito a condurre a termine l'opera intrapresa, ed ha avuto la gioia di vederla trionfare nel concorso per il premio intitolato a Pasquale Villari, ch'era stato bandito dall'Accademia dei Georgofili.

Invero il lavoro poderoso dell'Arias è degno d'ampia lode, come il primo serio tentativo di esporre al pubblico italiano, i molteplici aspetti d'uno dei più gravi, del più grave forse, fra tutti i problemi nazionali della terza Italia, quale si presenta oggi.

Nel primo volume sono esposti i fattori geografici e storici dell'odierna situazione del Mezzogiorno. Si può osservare che l'analisi dei fattori geografici avrebbe meritato più ampio e, in qualche punto, più profondo sviluppo; si può discutere qualche affermazione dell'autore; ma non si può negare la felicissima scelta del punto di partenza. I fattori naturali, anzitutto, l'eredità del passato, poi, devono essere presi in esame prima d'ogni altro elemento da chi si accinga allo studio dell'arduo problema.

Segue, nello stesso volume, occupandone la maggior parte, una vasta monografia sull'emigrazione meridionale, considerata nello svolgimento, nelle cause, negli effetti. Un'analisi della legislazione italiana sull'emigrazione ed una descrizione delle condizioni in cui vivono i nostri emigrati nelle Americhe servono di compimento a questa parte dell'opera. Non ostante che i problemi dell'emigrazione italiana siano stati in Italia e fuori esposti ed analizzati da parecchi autori — fra i quali ricordiamo soltanto, in virtù del carattere sintetico e del grande pregio delle loro opere, il Coletti e il Foerster — questa dell'Arias si presenta oggi come la più completa trattazione dei problemi dell'emigrazione meridionale.

Il secondo volume s'inizia con una monografia sul Mezzogiorno nell'economia italiana; nella quale, naturalmente, ha preponderante importanza la parte relativa all'agricoltura meridionale; ma non è trascurato lo studio delle industrie e dei commerci, nè quello delle istituzioni di credito. Una seconda monografia è dedicata all'esame dei problemi tributari, fra i quali si presentano interessanti per speciali caratteristiche regionali quelli della finanza comunale.

La terza parte del secondo volume esamina alcuni problemi intellettuali — la scuola — e morali — la criminalità. Su quest'ultimo argomento la trattazione appare in qualche punto un po' troppo rapida.

L'ultima parte presenta una visione d'insieme del problema meridionale: è la conclusione e la sintesi di tutta l'opera. Avrebbe forse meritato più ampio sviluppo, poichè è quella parte del libro che anche il più frettoloso lettore deve esaminare da cima a fondo, se vuol poi dire di aver letto l'opera intera.

Un lavoro come questo dell'Arias — poderoso per la vastità del tema e ponderoso per

la mole: 1200 pagine in 8° — non si può riassumere nè discutere nei particolari, in una breve recensione. Nè vale la pena di sostare a critiche di dettaglio, che poco interesserebbero il lettore di questa rassegna, cui preferiamo dare il consiglio sincero di studiare il libro dell'Arias, chè potrà ricavarne grande profitto.

Ma l'ufficio del critico non può limitarsi alla lode. Nè taccio, pertanto, che avrebbe molto giovato all'opera, a mio parere, un più stretto coordinamento fra le varie parti. Così com'è, essa costituisce una raccolta di monografie, di disuguale ampiezza, che tutte concorrono, ma con fusione non sempre perfetta, nella preparazione delle conclusioni finali.

Non giova, inoltre, all'armonia dell'opera qualche digressione non necessaria, come quella — del resto giusta nelle conclusioni — sugli indici di cograduazione, che più opportunamente avrebbe trovato sede in appendice.

La mole stessa dell'opera impedisce ch'essa possa divenir popolare, come meriterebbe. Se l'autore dedicasse qualche mese alla compilazione di un riassunto di questi due volumi, e se l'editore Zanichelli pubblicasse il volumetto nella bella collezione «Italia Nuova», compirebbero entrambi opera veramente utile per la coltura nazionale. Sfrondando la trattazione di molte parti accessorie e ponendo così in maggior rilievo le essenziali, fondendo nella visione d'insieme le visioni di problemi particolari, arricchendo — nella più completa sintesi — le conclusioni, l'Arias si metterebbe in grado di raccogliere soddisfazioni anche maggiori di quelle già conseguite dal suo lungo ed amoroso lavoro.

G. MORTARA.

LOLINI E. — *Pagine liberiste.* Firenze, Vallecchi, 1921. L. 8.

Contiene parecchi articoli che il L. ha pubblicato su giornali e riviste negli ultimi sette anni, su problemi di economia e di finanza tuttora in discussione. La raccolta, di notevole interesse, mette in evidenza il notevole contributo apportato dall'A. alla soluzione di problemi complessi, ispirato da un'ardente fede nel liberismo.

E. C.

SIEGER R., FRIEDRICH E., HOSSINGER T., LEITER H. — *Produktion, Verkehr und Handel in der Weltwirtschaft.* Wien, Seidel, 1921. M. 200 rilegato.

Questo libro costituisce il quarto volume della «Geographie des Welthandels» di Andree, nel rifacimento che ne avevano iniziato prima della guerra due professori austriaci, Heiderich e Sieger. Tuttavia il volume può stare a sè, poichè costituisce un vero e proprio trattato sulla distribuzione geografica della produzione delle principali merci che formano oggetto del commercio mondiale.

La parte fondamentale del libro è appunto quella composta dal Friedrich, professore all'Università di Lipsia, che tratta di tale distribuzione geografica. L'A. espone successivamente notizie per i prodotti di origine vegetale, per quelli di origine animale, per i minerali; completa l'esposizione con qualche notizia sulle principali industrie. La trattazione del Friedrich è, in generale, accurata e corretta; la forma di esposizione chiara; le proporzioni fra i vari argomenti felicemente scelte. Ma non possiamo tacere una grave critica: i dati ch'egli fornisce sono spesso arretrati di quindici anni e più, anche là dove esistono fonti sicure d'informazione. Così — per dare un solo esempio — a pag. 163 è indicato il rendimento per ettaro del granturco in parecchi Stati, sui dati del 1901-05, mentre già prima della guerra erano noti i calcoli dell'Istituto Internazionale di Agricoltura per gli anni 1909-12. Così per lo zolfo e per gli agrumi non è adeguatamente indicata l'importanza della produzione americana. E sarebbe facile moltiplicare gli esempi. Non giova la scusa che il libro era in parte già composto prima della guerra: esso vien messo in commercio nel 1921 e il lettore ha diritto di trovare informazioni recenti, dopo gli avvenimenti che hanno sconvolto il mondo economico. Vi sono, è vero, alcune aggiunte, ma assolutamente insufficienti.

Autori ed editore dovrebbero avere il coraggio di aggiornare prontamente, mediante

una nuova edizione, questo buon libro, che così raddoppierebbe di pregio per gli studiosi e per gli studenti.

La parte centrale dell'opera è preceduta da una introduzione del Sieger sulla divisione geografico-economica della terra e seguita da una monografia del Leiter sul commercio e sul traffico mondiale. È qui bene descritta la situazione prebellica, sebbene le informazioni sul commercio appariscano spesso troppo sommarie.

L'opera è corredata di una carta delle comunicazioni mondiali e di due belle carte che raffigurano le isocrone di Berlino nel 1812 e nel 1912 in modo da rendere visibile l'enorme progresso conseguito nella celerità delle comunicazioni durante l'ultimo secolo.

G. M.

PAPI G. U. — *Le vie acquee continentali.* Milano, Hoepli 1922. L. 15.

Questo lavoro del Papi arricchisce veramente la interessante raccolta di pubblicazioni d'idrologia ed idraulica curata dall'Hoepli, esaminando le vie acquee continentali sotto l'aspetto economico, giuridico ed amministrativo. La parte economica è alquanto soverchiata dal resto, ma nella sua sintetica esposizione riesce ugualmente a dare un'idea esatta dell'importanza assoluta e relativa di questo mezzo di trasporto e comunicazioni.

Dopo un ottimo capitolo contenente alcuni cenni storici sulla navigazione interna, l'A. ne dedica due alla essenza economica del trasporto per linea d'acqua, in cui con sobrietà di dati e padronanza assoluta della materia tratteggia i vari problemi connessi alle vie acquee, ai veicoli, alla forza motrice, alle forme più convenienti di esercizio. Interessante è il cap. IV in cui sono accennati i progressi raggiunti in questo campo dai principali paesi del mondo e notevole il V in cui è esaminata la natura giuridica delle vie navigabili. L'A. passa poi ad occuparsi della disciplina amministrativa, della tutela dei diritti dello Stato e dei privati, del regime dei galleggianti e dell'ipoteca navale, soffermandosi specialmente sulla legge 2 gennaio 1910. Chiude l'opera un ottimo capitolo sullo stato della navigazione interna in Italia e sui progetti in elaborazione. E. C.

FOGUE J. E. — *The economics of petroleum.* London, Chapman and Hall, 1921. 33 s.

Il gigantesco sviluppo del consumo degli oli minerali ha dato occasione, specialmente negli ultimi anni, a numerosissime pubblicazioni, parecchie delle quali assai pregevoli. Nessuna però può sostenere il confronto con questo bellissimo libro del Fogue, che illumina, in una trattazione sobria, equilibrata e profonda, tutti gli aspetti del problema dei petroli. Certamente quest'opera resterà per parecchi anni l'indispensabile viatico di chiunque voglia accostarsi allo studio del problema nei suoi aspetti economici e tecnici.

L'autore, disegnata con mano sicura l'organizzazione economica dell'industria, espone la situazione delle disponibilità mondiali e studia le tendenze dello sfruttamento di esse e della produzione. Esamina poi i mezzi impiegati per il trasporto e sottopone ad accurata analisi l'industria del raffinamento del petrolio, scrutandone l'avvenire e dedicando speciali trattazioni ai vari prodotti di tale industria. A complemento dello studio precedente, espone anche la situazione dello sfruttamento del gas naturale. Passa in seguito a discorrere del commercio nazionale ed internazionale degli oli minerali e prospetta il movimento dei prezzi, con riguardo ai fattori influenti su questi. Discute poi vari problemi speciali: relazioni tra lo sviluppo dei trasporti automobilistici e l'industria petrolifera; oli combustibili e loro impiego, ecc. Pone in evidenza gli aspetti internazionali del problema del petrolio, esaminando con speciale larghezza la situazione del Messico. Mostra la limitata possibilità di concorrenza dei combustibili liquidi al combustibile solido e indica le fonti sussidiarie di produzione di combustibili liquidi (dagli scisti oleosi, dal carbone, ecc.) e i mezzi per la migliore utilizzazione di questi. Distaccato dal resto della trattazione, ma non per ciò meno interessante, specialmente per gli studiosi, è l'ultimo capitolo: sull'ufficio della statistica nell'industria petrolifera. G. M.

HARDEL M. J. A. - *Recherche et exploitation du pétrole.* Paris, Dunod, 1922. 16 fr.

Opera di carattere sopratutto tecnico.

L'autore dedica un breve cenno introduttivo all'esposizione dei principali fatti riferentisi alla produzione, al commercio ed al consumo del petrolio e tratta pure brevemente della geologia del petrolio e delle ricerche nel sottosuolo.

Tratta, invece, molto estesamente dello sfruttamento dei terreni petroliferi, entrando nei più minuti particolari, in modo da fornire una guida agli ingegneri addetti a lavori di tal sorta.

Per completare la trattazione, accenna poi ai serbatoi, al trasporto mediante tubi (*pipe-lines*) e ad altri problemi dell'industria del petrolio. L.

EUCKEN W. — *Die Stickstoffversorgung der Welt.* Stuttgart, Deutsche Verlags-Anstalt, 1921.

Esame sistematico della situazione delle industrie e del commercio dei prodotti azotati prima, durante e dopo la guerra. È specialmente interessante la sezione della seconda parte, dove si espongono i molteplici ingegnosi mezzi cui ha ricorso la Germania, segregata dai traffici mondiali, per assicurarsi i necessari approvvigionamenti nel periodo bellico. Di maggior attualità la terza parte, nella quale è descritta la situazione presente, con qualche sobria previsione per l'avvenire. L.

IMPERIAL INSTITUTE. — *Map of the chief sources of metals in the British Empire.* London, Philip. 5 s. 6 d.

Questa carta pone in evidenza la distribuzione delle riserve metallifere nell'Impero Britannico. Essa è corredata di diagrammi areali i quali pongono a raffronto la produzione di ciascun metallo nelle singole parti dell'Impero; altri diagrammi indicano il contributo dell'Impero alla produzione mondiale (dati per il 1918). L.

FORRESTER R. B. — *The cotton industry in France.* Manchester, University Press, 1921. 10 s. 6 d.

Ampio e diligente studio sulle condizioni dell'industria cotoniera francese. L'autore dipinge principalmente la situazione prebellica; non trascura, però, di tener conto delle alterazioni di rapporti derivate dalla guerra.

Meritano speciale menzione, per la compiutezza della trattazione e per l'organica disposizione della materia trattata, i capitoli III (*Working conditions and industrial organization*) e IV (*Commercial organization and foreign trade*). G. M.

TRUSTEE — *Le bilan de la guerre.* Paris, Plon-Nourrit 1921. Fr. 5.

Questo volumetto è il primo di una collezione sui problemi odierni diretta da M. de Tarde e contiene un esame, veramente coraggioso per un libro francese, della guerra considerata dal punto di vista economico, ed un tentativo di bilancio della guerra in cui l'A. si pone nettamente contro l'opinione nazionalista largamente diffusa nel suo paese. Notevole è il capitolo relativo alle indennità che dovrebbe pagare la Germania, di cui l'A. prevede prossimo il fallimento; efficacissima la descrizione della realtà in cui si dibatte l'odierna economia, che gli fa suggerire come rimedio la giornata di undici ore e un governo dittatoriale e impopolare.

Come lavoro di volgarizzazione, anche per la forma brillante con cui il problema è esposto, l'opuscolo di Trustee, che è già alla quinta edizione, fa bene sperare del seguito della collezione. E. C.

BUSSON H., FÈVRE J., HAUSER H. — *Les principales puissances d'aujourd'hui.* Paris, Alcan, 1921. 12 Fr.

Raccolta di notizie geografico-economiche sui principali paesi del mondo. Un accurato esame della parte che riguarda l'Italia dà l'impressione che il lavoro sia stato « tirato giù » in fretta. Fatti di grande importanza non sono citati; fatti poco importanti sono messi in rilievo; parecchie notizie non sono esatte. Le altre parti non appaiono tutte ugualmente curate: alcune sono assai soddisfacenti (Isole Britanniche), altre troppo sommarie (Cina).

Ma nell'insieme l'opera può riuscire utile; in una nuova edizione potrà ricevere opportuni miglioramenti.

G. M.

HICKMANN-FISCHER. — *Geographisch-statistischer Universal Atlas*, 1921. Wien, Freytag und Berndt, 1921. Lire 20.

Alois Fischer ha completamente rifatto il noto atlante geografico-statistico di Hickmann, aggiornandone con grande diligenza tanto la parte geografica quanto la parte statistica. E il successo dell'opera è largamente dimostrato dal vasto saccheggio che n'è stato compiuto per la compilazione di analoghi lavori in altri paesi, non escluso il nostro.

La parte grafica comprende 62 carte geografiche e cartogrammi. Fra i quali notevoli quelli che indicano la ripartizione delle popolazione dei principali stati per nazionalità, quelli sulle conseguenze demografiche ed economiche della guerra europea, alcuni dei quali però fondati su notizie non interamente esatte, quelli sulla spartizione degli imperi austro-ungarico e turco, e sulla attribuzione dei territori ex-germanici passati ad altri Stati, sulla spartizione dell'impero coloniale germanico.

Notiamo qualche difetto, forse non involontario, nella colorazione dei confini dell'Italia (carta 29), in corrispondenza alla regione dell'Alto-Adige. È questo uno dei pochi strappi all'obbiettività che si riscontrano nella compilazione dell'utile opera.

G. M.

BERTARELLI L. V. — *Terra promessa.* Milano, Touring Club Italiano, 1922.

In questo bel volumetto, ricco d'illustrazioni, il Bertarelli descrive vivacemente l'opera di bonifica intrapresa dall'Opera Nazionale Combattenti nelle tenute di Coltano, Sanluri, Licola e Varcaturo. Le notizie esposte bastano a dare adeguata idea della grandiosità dei lavori, che doneranno all'agricoltura intensiva vastissime zone ora improduttive o scarsamente produttive; e va data lode al Touring Club per avere diffusa nel pubblico italiano la conoscenza e l'ammirazione di quest'opera di redenzione del suolo patrio.

L.

FEDERAZIONE ITALIANA DEI CONSORZI AGRARI. — *I consorzi agrari cooperativi italiani e le società affini.* Piacenza, 1921. L. 15.

Sono contenute in questa utile pubblicazione anzitutto alcune note riassuntive sull'azione dei consorzi agrari cooperativi per il progresso agricolo italiano, con notizie assai interessanti sulle merci dai consorzi stessi distribuite (concimi, anticrittogamici, sementi, macchine agricole, ecc.) e sulle loro altre forme di attività. Una seconda parte reca dati statistici particolareggiati sulle singole merci distribuite, sulla produzione nazionale di alcune di esse e sul prevedibile consumo futuro. Sono infine date notizie per regioni e per provincie sull'attività dei consorzi, con speciali note sopra alcune delle istituzioni.

L.

KAHN E. — *Die Wirtschaftskurve mit Indexzahlen der Frankfurter Zeitung.* Frankfurt, 1922.

È stato recentemente pubblicato il secondo fascicolo di questa raccolta trimestrale di numeri indici sui prezzi, sui salari, sul mercato del lavoro, sui cambi, sul mercato dei titoli e dei capitali, sulla circolazione, sulle pubbliche finanze, sulla produzione, sul commercio estero, ecc.

L'utilità della pubblicazione sarà assai accresciuta quando, mediante un'accurata revisione dei materiali impiegati e dei calcoli eseguiti, saranno stati eliminati parecchi fattori di inattendibilità. G. M.

OGAWA G. — *Conscription system in Japan.* New York, Oxford University Press, 1921.

È questo il primo volume di una raccolta di « Monografie Giapponesi », iniziata, sotto gli auspici della Fondazione Carnegie, da un gruppo di scienziati giapponesi, diretti dal Barone Sakatani, già Ministro delle Finanze.

Qui è studiato lo svolgimento storico del sistema di coscrizione e sono analizzati gli effetti economici di esso. L.

J. DE MORGAN. — *L'humanité prehistorique.* Paris, La Renaissance du Livre, 1921. 15 fr.

È il secondo volume della poderosa opera su *l'évolution de l'humanité* intrapresa, sotto la direzione di H. Berr, dall'attivissima casa editrice parigina. Del primo volume abbiamo reso conto nel 1921 (pag. 364), accennando gli scopi dell'opera.

Questo libro sull'umanità preistorica, dovuto al De Morgan, è un vero modello di esposizione di fatti e di teorie scientifiche ad un pubblico profano. Le ipotesi vengono presentate come ipotesi e non come dogmi; e lungi dal mostrarsi convinto dell'infallibilità della sua scienza, l'autore ne pone ad ogni passo in evidenza l'indefinita perfettibilità. La semplice e vivace forma di esposizione, la ricchezza delle illustrazioni, rendono il libro pienamente adatto allo scopo di mettere al corrente le così dette persone colte — che in realtà sanno tanto poco — degli ultimi risultati delle indagini sull'umanità preistorica.

G. M.

HARDER E. C. and JOHNSTON A. W. — *Preliminary report on the geology of East-Central Minnesota.* Minneapolis, University of Minnesota, 1918.

Relazione specialmente importante per l'analisi delle condizioni in cui si presentano i minerali di ferro nella zona di Cuyuna. L.

DIREZIONE GENERALE DELLA PREVIDENZA SOCIALE. — *Leggi e regolamenti per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro,* Roma, 1921. Lire 10.

Opportunamente la Direzione Generale della Previdenza Sociale raccoglie in questo volume le disposizioni vigenti in materia di infortuni nel lavoro, completando le varie norme con l'indicazione delle modificazioni ad esse arrecate da successive disposizioni.

L.

ERNESTO BENEDUCE, *gerente responsabile.*

Città di Castello, Tipografia della Società Anonima Tip. «Leonardo da Vinci».

GIORNALE DEGLI ECONOMISTI
E
RIVISTA DI STATISTICA

La riforma delle Casse di Risparmio

1. — Fu presentato alla Camera dall'antico ministro dell'Industria, on. Alessio, un disegno di legge per la riforma delle Casse di Risparmio (Atti Parl., Doc. n. 152).

Esso presenta però il fianco a critiche radicali e dovrebbe senz'altro essere ritirato e sostituito con un altro, veramente degno dell'istituto, che già in Italia esercita, ma viemeglio potrebbe esplicare, un'azione economica e sociale altamente benefica.

Non basta: la crisi attuale insegna che il legislatore dovrebbe rivolgere la sua cura anche a tutti gli altri istituti raccoglitori del risparmio in Italia, affinchè abbiano a svolgere la propria attività nell'ambito della loro particolare competenza e secondo la propria natura. Nello stesso tempo occorre che siano efficacemente tutelati gli interessi e la buona fede della massa dei risparmiatori, in gran parte inesperti e incapaci di controllare l'impiego dei propri denari.

La libertà e la competizione senza freni in un campo così delicato, come quello del credito e dei risparmi, non possono dare che dolorosi risultati, mancando la disciplina e il controllo dell'ambiente. La concorrenza, che si fanno gli istituti di credito, per accappararsi i risparmi è esiziale. Gli alti interessi, corrisposti da alcuni istituti, sopratutto da quelli con meno solido fondamento, sono allettamenti rovinosi, che, in questo momento di crisi industriale e bancaria, da un lato, e dei redditi, dall'altro, devono con opportuni provvedimenti legislativi essere impediti. L'alto interesse infatti, spinge talvolta gli istituti di credito a compiere operazioni molto rischiose, per ricavare il frutto necessario a compensare i depositant., e porta quindi le banche sull'orlo della rovina. L'alto interesse rende caro il denaro per una male intesa competizione fra istituti nella raccolta dei depositi e influisce sinistramente sull'industrie sui commerci e sull'agricoltura, aumentandone il costo dei capitali. L'alto interesse, infine, in un momento di elevati prezzi della vita e di impoverimento di larghi strati di *rentiers,* mette i risparmiatori nella forte tentazione di affidare i loro denari a istituti, che non sono bene amministrati o non offrono salde garanzie.

Soltanto gl'idolatri della libertà economica — costi ciò che vuole — possono non vedere questi inconvenienti e pericoli. Del resto anche lo Stato, che è costretto per le necessità dell'Erario a ricorrere largamente al credito, deve preoccuparsi di limitare la libertà di fissare l'interesse sui depositi, che influisce a inasprire il tasso del denaro.

Perciò il riordinamento legislativo delle Casse di Risparmio deve per le necessità attuali essere inquadrato in un disegno di legge più ampio, che abbracci anche norme relative a tutti gli istituti raccoglitori dei risparmi e dei depositi fiduciari.

La riforma delle Casse di Risparmio nel quadro del riordinamento degli istituti di credito.

2. — Per quattro vie in Italia i risparmi sono raccolti e messi a disposizione di chi ha bisogno di credito:

a) per opera degli Istituti ordinari di credito;

b) per cura di Istituti cooperativi;

c) per mezzo delle Casse Postali di Risparmio;

d) mediante le Casse ordinarie di Risparmio e istituti analoghi, anche diversamente denominati.

Ciascuna di queste istituzioni ha caratteristiche e funzioni proprie e in rapporto a queste deve affermarsi e prosperare, restando nel proprio campo di competenza.

Gli Istituti ordinari di credito devono svolgere la loro azione per l'espansione industriale e commerciale; nella zona complementare e in parte correttiva della grande speculazione capitalistica, fra la clientela delle piccole e medie imprese industriali e commerciali, possono utilmente svolgere la loro attività gl'istituti cooperativi, con quella prudenza e moderazione di movimenti, che li devono caratterizzare. A dividersi le operazioni di credito per gli Enti pubblici e per le intraprese, anche di non grande rendimento ma di assoluta sicurezza, sono specialmente indicate le Casse Postali e le Casse ordinarie di risparmio, che devono fare investimenti di tutto riposo.

In rapporto alle operazioni attive devono svolgere queste diverse categorie di istituti la loro attività per formarsi una clientela specifica fra gli stessi depositanti.

Ben inteso che in questa materia le ripartizioni, che si fanno, della competenza e della zona d'influenza per ciascun tipo d'istituto di credito, devono essere intese con criteri elastici e non rigidi. Interferenze e deviamenti entro certi limiti devono essere considerati come fatti naturali e inevitabili.

Basta che nelle grandi linee ogni istituto si mantenga nel campo d'operazioni, che sono di sua competenza, e nella cerchia di quella clientela, che può dirsi specificamente la sua.

Come le casse di risparmio, che raccolgono i loro depositi anche a condizioni d'interesse assai tenui fra risparmiatori di solito inesperti e incapaci

di esercitare un savio controllo sugli investimenti dei loro denari, non devono intervenire in operazioni industriali e commerciali aleatorie; così, per converso, una Banca, che può correre anche certi rischi nel finanziamento di imprese, deve attingere i capitali, che le occorrono, essenzialmente, se non esclusivamente, presso quegli ambienti, dove si svolgono gli affari e che sono in grado di esercitare un certo controllo sulla sua attività. Uscire da questa cerchia per operare, mediante diffusione di agenzie e corrisponsione di forti interessi, un forte drenaggio di capitali presso categorie economiche o zone territoriali sfornite di adatta sensibilità commerciale è un fatto, che consente troppa libertà di azione ai dirigenti di una banca e perciò può mettere in pericolo gli interessi dell'istituto, dei depositanti, dell'economia nazionale.

Sono sopra tutto i costumi, che possono influire sulla disciplina e moderazione nell'attività degli istituti di credito.

Ma anche la legge può intervenire utilmente per dettare norme sui *rapporti fra industrie e istituti di credito* e per la *limitazione nella misura degli interessi e nella raccolta e nel reimpiego dei depositi.*

Entro questo quadro generale del riordinamento degli istituti di credito in Italia deve concepirsi anche quello delle Casse di Risparmio.

Tre ordinamenti tipici di Casse di Risparmio.

3. — In particolare per queste ultime istituzioni si osservano tre tipi di ordinamenti: il tipo francese, quello svedese e il sistema che troviamo in Italia (1).

In *Francia* si hanno due tipi molto analoghi di Casse di risparmio: l'uno, il più antico, rappresentato dalle Casse Ordinarie, esplicanti la loro attività come istituti privati di pubblica utilità e sottoposti alla vigilanza dello Stato; l'altro delle Casse Postali, veri istituti di Stato.

Le Casse ordinarie sorgono in generale per iniziativa dei Comuni in caso di manifesto bisogno, e perciò l'esistenza di una cassa ostacola la creazione di un'altra nello stesso comune. Esse in parte sottostanno al patronato effettivo ed illimitato delle amministrazioni comunali, in parte vivono in una condizione di semiautonomia. Ve ne sono però 107 completamente indipendenti dall'autorità comunale. Tutte quante sono libere di fondare delle succursali. Però, per quanto riguarda gli investimenti dei risparmi, la legge del 1895 ha tolto la libertà alle Casse di amministrare i depositi, che ricevono, e le obbliga a versarli in una Cassa di Stato, nella *Caisse des Dépôts et Consignations.* Fatta eccezione della parte, che deve essere liquida per il servizio dei rimborsi, i depositi possono essere investiti: 1) in titoli di Stato o garantiti

(1) Per maggiori notizie si vedano alcuni miei studi nel *Bollettino delle Istituzioni Economiche e Sociali* (Istituto Internazionale d'Agricoltura): *Lo sviluppo internazionale delle casse postali di risparmio e gli interessi dell'Agricoltura* (agosto 1913); *Le casse di risparmio in Francia e l'impiego dei loro capitali* (marzo 1914); *L'organizzazione delle casse di risparmio in Isvezia e l'impiego dei loro capitali* (aprile 1914).

dallo Stato; 2) in obbligazioni emesse da Dipartimenti, Comuni, Camere di Commercio; 3) in obbligazioni fondiarie e comunali di credito fondiario. Questi ultimi investimenti però rappresentano una piccola frazione del totale degli impieghi.

Le Casse postali di risparmio, costituenti la Cassa Nazionale di Risparmio, sono sotto la diretta sorveglianza di una Direzione Centrale, che è alla dipendenza del Ministero dei Lavori Pubblici. Giornalmente l'eccedenza delle entrate delle casse postali è versata alla *Caisse des Dépôts et Consignations*. Questa tiene una parte dei depositi in conto corrente colle casse postali: il resto dei depositi versati è convertito in titoli di Stato o garantiti dallo Stato.

Le affinità fra i due tipi d'istituti sono messi in rilievo anche dal fatto che i libretti di una Cassa Ordinaria possono essere trasferiti presso la Cassa Postale e quelli postali commutati in libretti di una Cassa Ordinaria di Risparmio.

Contro la politica d'investimento però dei risparmi francesi, investimento che avviene per cura della *Caisse des Dépôts et Consignations*, si sono sollevate da tempo le critiche di economisti autorevoli, propugnatori di un sistema, che accordi ai singoli istituti di risparmio libertà nella scelta dell'impiego. Le casse di Risparmio in Francia, ha scritto Paolo Leroy Beaulieu, aspirano, come pompe, su tutta la superficie del territorio, i risparmi infinitamente piccoli per trasformarli in rendite di Stato, ossia in ricchezze passive. In questo modo esse rendono sterili in una certa misura tutti i borghi, tutti i villaggi, tutte le piccole città, prendendo tutti gli embrioni di capitale, che vi si producono e portandoli a inghiottire nella capitale, per diminuire il debito fluttuante e le passività generali del tesoro.

In *Isvezia* si ha di fatto, se non di diritto, una ripartizione territoriale e una ben netta divisione di funzioni fra gli istituti raccoglitori dei risparmi. Nelle città, dove prosperano le industrie, prevalgono gli istituti ordinari di credito; nelle campagne, dove più densa è la popolazione prendono il loro sviluppo le Casse Ordinarie di Risparmio; nelle regioni, invece, a popolazione meno densa, dove non possono prosperare le Casse Ordinarie, esercitano piena la loro funzione economica e sociale le Casse Postali.

Le Casse Ordinarie di Risparmio sorsero in origine per iniziativa e nell'interesse di privati, senza alcun intervento nè aiuto da parte delle pubbliche autorità. Ma in seguito, per la legge del 1875, sostituita poi da quella del 1892, le Casse di Risparmio acquistarono il carattere d'istituti di pubblica utilità e non poterono distribuire dividendi. Gli utili devono essere destinati ad aumentare l'interesse a favore dei depositanti o a qualsiasi altro uso, che si reputi idoneo a stimolare la virtù del risparmio, specialmente nelle classi più povere, oppure a scopi di beneficenza e di pubblica utilità.

Gli amministratori possono essere scelti fra gli stessi fondatori; speciali norme regolano il controllo dell'amministrazione da parte dell'autorità. Grande libertà lascia la legge agli statuti delle singole casse di fissare i limiti minimi e massimi dei depositi e di stabilire le forme d'impiego. La maggior parte dei fondi è investita in prestiti a privati su garanzia ipotecaria e cambiaria.

Le Casse Postali di Risparmio, che per il loro ordinamento esercitano una funzione complementare e sussidiaria a quella delle Casse Ordinarie, hanno visto declinare la loro importanza nello stesso tempo che le Casse Ordinarie ne andavano sempre più acquistando. Esse, accogliendo risparmi entro limiti modesti di depositi e verso modesta rinumerazione, lasciano alle Casse Ordinarie, organizzate tutte su principi di pubblica utilità, la clientela di coloro, che possono accumulare risparmi di qualche entità, e si spingono nelle regioni povere e spopolate, dove soltanto l'ufficio postale può aiutare le classi sociali più modeste nel sacrificio del risparmio. Una disposizione merita di essere rilevata, perchè riconferma il carattere sociale delle Casse postali svedesi ed esclude in esse qualsiasi scopo fiscale, che pur è comune a quasi tutte le istituzioni similari degli altri paesi: è quella, che dispone la destinazione degli utili derivanti dall'impiego dei depositi. Dopo che sono stati prelevati gli interessi per i depositanti e le spese d'amministrazione, gli utili restanti vanno esclusivamente a favore delle Casse stesse e in particolare di quelle iniziative, che mirino a incoraggiare il risparmio fra le classi meno agiate.

In *Italia* le Casse Postali e le Casse Ordinarie di Risparmio sono sorte e si sono sviluppate rigogliosamente con indirizzi e caratteri ben distinti.

Le *Casse Postali* sorsero da noi, per iniziativa di Quintino Sella, nel 1876 fra grandi opposizioni; opposizioni, che avevano avuto la prevalenza nel 1870, quando lo stesso Sella aveva presentato un primo disegno di legge. Nelle discussioni, che sono rimaste celebri per l'intervento di illustri economisti, si era manifestata vivissima la preoccupazione che lo Stato riuscisse con questi istituti a far confluire, nell'acquisto di rendita pubblica e nei prestiti alle amministrazioni locali, somme, che avrebbero avuto un impiego veramente più produttivo nell'industria, nel commercio e nell'agricoltura. Il Sella si difese da queste critiche, perchè voleva che i risparmi delle Casse Postali, in un paese eminentemente agricolo, come l'Italia, andassero in gran parte a beneficio dell'agricoltura, nell'acquisto di cartelle di credito fondiario. In realtà poi le necessità finanziarie del nostro Paese fecero sì che i risparmi postali, confidati all'amministrazione della Cassa Depositi e Prestiti, furono investiti in titoli pubblici e in prestiti a Opere Pie, ai Comuni e alle Provincie. La questione dell'impiego dei risparmi postali era rimasta sempre aperta fino alla vigilia della guerra, anche per i dibattiti sollevati reiteratamente dall'on. Luzzatti, dall'on. Maggiorino Ferraris e da altri, che volevano colle debite cautele restituire all'agricoltura i risparmi fatti specialmente dagli agricoltori; ma ora si può dire, almeno per il momento, sepolta, di fronte alle molte richieste, che si fanno alla Cassa Depositi e Prestiti per bisogni d'ogni natura e che non possono essere soddisfatte, mentre lo Stato si trova nelle più gravi ristrettezze finanziarie. Restano, dunque, ormai consolidati il carattere e la funzione statale delle nostre Casse postali: amministrate dallo Stato e a servizio dello Stato.

Di fronte ad esse è bene che conservino le proprie funzioni e seguano la propria evoluzione, secondo i loro scopi, le *Casse Ordinarie*, che ormai hanno raccolto circa otto miliardi di risparmio.

La più grande per ammontare di depositi (oltre due miliardi nel gennaio 1922) e fra le più antiche è la *Cassa di Risparmio delle Provincie Lombarde.* Essa venne fondata nel 1823 per iniziativa della Commissione Centrale di Beneficenza, istituita, questa, qualche anno prima dal Governo austriaco per venire in aiuto alle popolazioni, afflitte da grave carestia, ed ebbe come prima garanzia la somma di lire italiane trecentomila, residuo di un fondo costituito da una sovrimposta di 1.247.707 lire, applicata nel 1817 alle provincie lombarde in misura di un centesimo per ogni scudo d'estimo e messa a disposizione della stessa Commissione Centrale di Beneficenza. Costituita fin dalle origini in amministrazione autonoma, essa è governata dai rappresentanti delle Provincie Lombarde e del Comune di Milano, sotto la presidenza di due delegati governativi. Istituto di credito ormai considerevole, esso destina gli utili della propria gestione in opere di beneficenza e di pubblica utilità, irradiando la sua notevole influenza su tutta la regione lombarda.

Le altre Casse di Risparmio, molto meno importanti di quella di Milano, possono dividersi in due categorie:

1° quelle fondate da corpi morali o col loro concorso (tipo predominante nell'Italia settentrionale e meridionale):

2° quelle istituite da associazioni di persone (tipo predominante nell'Italia centrale).

Nel primo gruppo gli Enti fondatori sono per lo più il Comune o il Monte di Pietà del luogo (Italia settentrionale), mentre le Casse meridionali provengono quasi tutte da trasformazioni di Monti frumentari. Le Casse, che devono la loro fondazione ad altri Enti (provincie, congregazioni di carità, società di mutuo soccorso), sono pochissime e soltanto poche derivano la propria esistenza da una legge speciale, come la Cassa di Risparmio del Banco di Sicilia.

Le Casse di Risparmio attualmente sono circa 190: nel 1906 erano 184 e da una pubblicazione ufficiale (1) apparivano così ripartite per regioni e per tipi.

	Casse istituite da corpi morali	Casse istituite da società anonime	Casse istituite con forma speciale	TOTALE
Piemonte	10	4	—	14
Liguria	4	—	—	4
Lombardia	1	1	1	3
Veneto	10	1	—	11
Emilia	14	8	—	22
Romagna	3	14	—	17
Toscana	1	11	2	13
Marche	11	37	—	48
Umbria	1	8	—	9
Lazio	—	13	—	13
Mezzogiorno e Sardegna	20	5	1	27
Sicilia	1	1	1	3
Regno	76	103	5	184

(1) *Ministero d'Agricoltura Industria e Commercio.* Le Casse di Risparmio in Italia dal 1822 al 1904, Roma 1906. — Da questa pubblicazione ho potuto trarre le notizie sopraindi-

Le cinque Casse istituite con forma speciale sono: Milano, che ha l'amministrazione formata dalle Provincie Lombarde e dal Comune di Milano e presieduta da due rappresentanti del Governo; Palermo e Carrara, che hanno consigli di nomina governativa e infine Napoli e Siena dipendenti rispettivamente dal Banco di Napoli e dal Monte dei Paschi.

I principii di un ordinamento razionale delle Casse di Risparmio in Italia.

4. — Le notizie, date sulle Casse di Risparmio in Francia, Svezia e Italia, ci servono per orientarci nel vedere quale ordinamento sia preferibile per le nostre Casse in Italia e quale compito esse devono esercitare nell'interesse del nostro Paese.

È da escludersi il modello francese, che dà luogo a tante giuste critiche in Francia, dove pure abbondano i capitali più che da noi e dove è più diffuso anche fra i piccoli capitalisti l'uso degli investimenti nei valori mobiliari: circostanze queste, che attenuano per l'economia nazionale il danno derivante dal drenaggio del risparmio operato dallo Stato.

Per quanto attraente, non è nemmeno da seguire rigidamente l'esempio di quella ripartizione di compiti, che si può riconoscere nell'attività degli Istituti di credito, in Isvezia, secondo la loro natura. Le Casse Postali di Risparmio da noi hanno assunto troppo grande sviluppo e i bisogni dello Stato sono così assorbenti, che non si può pensare a una variazione nell'indirizzo e nelle caratteristiche di esse.

In Italia le Casse di Risparmio hanno bisogno di consolidarsi, svilupparsi, assumere per tutto il territorio nazionale l'importanza, che esse hanno già in alcune regioni, come la Lombardia, per esercitare un'azione efficace per l'economia nazionale, così come le Casse Postali hanno giovato al finanziamento degli Enti pubblici e, in primo luogo, dello Stato. Sono soprattutto le classi agricole, che impinguano dei loro risparmi le nostre Casse; epperò queste devono rivolgere le loro cure specialmente all'*agricoltura*, l'industria fondamentale del nostro paese e suscettibile di notevoli progressi, se ad essa si apportano i capitali necessari per il suo sviluppo.

Se gli Istituti ordinari di credito, che alimentano le grandi industrie, prendono i grandi capitali, dove li trovano, e li investono, dove le condizioni sono propizie per lo sviluppo dei grandi centri industriali; se le Casse Postali di Risparmio, contro le direttive di Quintino Sella, le preoccupazioni di Francesco Ferrara e l'avviso di nostri eminenti parlamentari, traggono i risparmi da ogni più piccolo e remoto borgo d'Italia per provvedere ai bisogni delle grandi opere pubbliche o delle guerre, che sono fatte in vista di reali o presunte necessità nazionali, oppure per finanziare, a volta a volta, le provincie, i comuni e i corpi morali d'ogni regione e paese e, in questo modo e sotto forma di

cate; ma la statistica più recente conta 188 Casse al 31 dicembre 1918: vedi: *Ministero per l'Industria e il Commercio* (Direz. Gen. del Credito). Notizie statistiche sulle Casse di risparmio ordinarie dal 1913 al 1918, Roma, 1921.

soddisfazione di servigi pubblici generali, diffondono il beneficio della loro istituzione su tutta quanta l'Italia; le Casse ordinarie di Risparmio devono soddisfare ad altre esigenze. *Esse devono localizzare la loro influenza.* Là, dove assorbono i risparmi dai timidi e modesti depositanti, incapaci di compiere investimenti diretti, esse devono compiere i loro impieghi. Le Casse di Risparmio in Italia, soprattutto dopo la guerra, sono oberate da investimenti in titoli pubblici. Se ciò può anche spiegarsi come una fatalità politica, dati i tempi eccezionali che abbiamo attraversato, ora è opportuno che avvenga, sia pure *gradualmente* e senza portare perturbamenti al Tesoro, un disinvestimento di titoli pubblici — cominciando dai buoni del Tesoro — per offrire i capitali a chi ne ha bisogno, per aumentare la nostra ricchezza, per restaurare l'economia nazionale. Gli Istituti ordinari di credito sono istituti, che si preoccupano evidentemente di ottenere il massimo lucro dal loro capitale, e, solo per riflesso dell'utilità, che portano ai singoli capitalisti, giovano alla collettività. Al contrario, le Casse di Risparmio *devono essere e operare come Istituti di pubblica utilità: devono sempre più evolversi da istituti privati, dove ancora lo sono, in enti pubblici, operanti per il miglioramento locale e per l'avviamento dell'economia nazionale verso forme di pubblica utilità e non di speculazione individuale. Esse devono proporsi essenzialmente di trovare e realizzare nella prosperità collettiva la ragione e il mezzo dell'ascensione individuale.*

Da questi principii generali, che devono caratterizzare la vita e il compito delle Casse di Risparmio, affinchè esse integrino e armonizzino degnamente l'attività degli altri istituti di credito per il conseguimento del *massimo* vantaggio per l'economia nazionale, derivano le norme fondamentali di un ordinamento razionale di esse.

1). *Consolidamento*, *diffusione* e *coordinamento regionale.* — L'esame della consistenza delle Casse di Risparmio attuali porta alle seguenti constatazioni.

a) Accanto a un certo numero di istituti, che hanno preso uno sviluppo sufficiente per prosperare ed esercitare appieno le loro funzioni, sono da rilevare molte Casse con modestissimo capitale e scarsi depositi.

La legge, che, per promuovere la diffusione di queste benefiche istituzioni, ha consentito la costituzione delle casse anche con un primo fondo di dotazione di 3000 lire, è stata la prima causa di questa situazione.

Date le caratteristiche dei depositanti alle Casse di Risparmio — gente cauta, paurosa, preoccupata per la sorte dei quattrini accumulati, contenta di un frutto modesto, purchè il capitale sia sicuro - un Istituto, che non ispiri fiducia di grande solidità, per importanza di patrimonio, per ammontare di fondi amministrati, per un complesso di fattori morali, che corredano un'istituzione già affermatasi, non può svilupparsi ed esercitare il compito, che è proprio di una Cassa di Risparmio.

L'*esistenza di molte Casse*, sorte per iniziativa sia di Corpi Morali sia di privati, *ma non abbastanza efficienti*, è un *errore* e un *danno*, per gli interessi particolari e collettivi del luogo, dove sorgono.

Al posto di dieci o venti o più Casse esistenti in una regione, ma dotate

tutte di scarsa importanza economica e sociale, è da augurarsi che sorga un solo istituto, che sia anche la semplice risultante o la federazione di quelle dieci o venti Casse, che hanno ragione di sussistere, come filiali di un Istituto maggiore, anzichè come enti autonomi. La federazione, oltre che ottenere economie d'amministrazione, avvantaggiarsi di dirigenti con qualità tecniche eminenti e acquistare la potenza di compiere operazioni o di rendere servigi, che non erano possibili per istituzioni di meschina importanza, avrà ragione di prosperare per la stessa maggiore fiducia, che ispira ai depositanti, per fattori puramente psichici, che pure sono forze importanti in materia di credito. D'altra parte, la federazione potrà meglio istituire filiali, dove mancano, e completare nella regione la rete delle Casse di Risparmio.

b) La distribuzione di questi organismi della previdenza è spesso caotica. S'affollano in certi centri, movendosi spietata e dannosa concorrenza; mancano in altri e dove maggiormente se ne sentirebbe la necessità, sia per raccogliere i quattrini di popolazioni parsimoniose, sia per mettere in valore, col reimpiego dei risparmii, regioni, che attendono la redenzione di una secolare inferiorità economica e sociale dallo Stato o da altre parti d'Italia, mentre potrebbero elevarsi per virtù propria, se avessero le istituzioni, che loro occorrono. Poichè l'esistenza delle Casse di Risparmio dipende da pure contingenze storiche: dall'iniziativa di un privato, che morendo lasciò il patrimonio per la creazione di una cassa, o di qualche comune, che ha avuto la fortuna di avere un amministratore solerte. La conseguenza di tutto ciò è che nel Mezzogiorno e nelle Isole scarseggiano le Casse di Risparmio e quelle, che vi sono, non hanno per lo più molta importanza. Di questa situazione si avvantaggiano in parte le Casse Postali, che appunto nel Mezzogiorno raccolgono molti depositi. Ma, data la natura del reimpiego dei risparmi postali, ciò porta a un depauperamento dell'economia meridionale.

Occorre, quindi, provvedere a consolidare l'esistenza degli istituti esistenti, affinchè acquistino maggiore importanza, e favorire la nascita di nuove Casse. Le prime Casse di Risparmio in Italia sorsero nel Veneto — a Padova, Rovigo, Castelfranco, Udine e Monselice — e a Milano per suggestione del Governo Austriaco. Là dove occorre, bisogna, dunque, che il Governo nostro, come già in altri tempi, il Governo Austriaco, nel Lombardo-Veneto, prenda l'*iniziativa per promuovere, coordinare e rafforzare lo sviluppo di queste utili istituzioni.*

II). *Autonomia regionale.* — Rafforzate e coordinate le minori istituzioni, esse devono, per esercitare la loro attività per il miglioramento economico locale, godere di una certa autonomia e corrispondere ai bisogni del luogo, dove sorgono. Bisogna che il loro ordinamento le sottragga alle influenze municipali (troppo anguste e variabili; perciò spesso dannose o almeno di ostacolo alla soluzione di problemi un po' lati) quanto alle ingerenze governative, essendo il Governo spesso insensibile alle preoccupazioni della vita economica locale e piuttosto portato a lasciarsi guidare da criteri politici o, peggio, da interessi elettorali dei deputati del luogo. Quasi sempre, poi, come l'esempio di altri

paesi insegna, l'influenza governativa porta a far confluire i risparmi negli investimenti pubblici: pericolo, questo, assolutamente da scongiurare, essendo ormai già 7.907 milioni (ottobre 1921) assorbiti da tali impieghi per opera della Cassa Depositi e Prestiti, che amministra i risparmi postali.

In corrispondenza al movimento, per coordinare in un solo istituto, o in una federazione regionale, le Casse attuali di minore importanza, si deve trasferire dai Comuni alle Provincie la nomina delle amministrazioni.

Mi sembra consigliabile il sistema vigente per la Cassa delle Provincie Lombarde. Ciascuna di queste, oltre il Comune di Milano, nomina i proprî rappresentanti e il Governo elegge il presidente e il vice-presidente.

Se ciascuna regione d'Italia, o quel conglomerato di provincie, che costituiscono un'unità economica regionale, avesse una organizzazione unitaria e robusta di Casse di Risparmio, retta da chi ha conoscenza dei bisogni locali e ne è il legittimo interprete, si potrebbe bene sperare per un risveglio economico dell'Italia in tutte le sue parti.

Ma una sola norma generale per tutto il nostro paese non è forse possibile, perchè tradizioni storiche, esigenze economiche, condizioni particolari di alcune regioni possono consigliare differenti tipi di organizzazione per certi ambienti. Per alcune parti d'Italia il problema deve trovare soluzioni speciali.

III). *Federazione e coordinamento nazionale.* — Non basta dare maggiore efficienza alle Casse di Risparmio d'ogni regione per risolvere completamente il problema della migliore organizzazione di questi Istituti.

Occorre che le Casse di Risparmio, questi istituti di credito, ordinati secondo gli stessi principi e ispirati a scopi di pubblica utilità e non di privata speculazione capitalistica, sentano di essere parti di un solo sistema nella vita nazionale e aspirino a risolvere problemi non soltanto locali o regionali, ma a portare il loro contributo armonico, coordinato, collettivo anche alla soluzione di problemi d'interesse nazionale.

Vi sono servizi, che si estendono al di là della zona territoriale d'ogni singola Cassa. Vi sono imprese pubbliche e private, che eccedono la potenzialità finanziaria anche delle Casse più potenti e che lo Stato non è in grado di sovvenire e che i capitalisti non promuovono, perchè sono di lucro immediato non vistoso. Le Casse, invece, anzi esse soprattutto, insieme unite, possono e devono incoraggiare queste imprese nell'interesse generale del Paese, anche per superare meglio la crisi economica, che ci travaglia.

Anche l'azione singola, separata, particolarmente rivolta a promuovere l'industrializzazione dell'agricoltura, ad avvalorare la nostra esportazione, a perfezionare il commercio dei nostri prodotti, tutto questo lavoro può essere incoraggiato, se diventa l'oggetto di studi o di mete comuni o se è coordinato da una intesa fra le Casse di Risparmio italiane.

Talvolta l'intesa sarà proficua, se, oltre che estendersi a istituti analoghi, come i Monti di Pietà, quando esercitano operazioni di risparmio, si spingerà fino ad avere più frequenti e opportuni contatti — ben inteso restando, sempre nei limiti della più oculata prudenza — con altri Istituti di Credito e di Pre-

videnza, con svariate attività, sia per istituire servizi in comune; sia per dar capitali a nuove intraprese; sia per dar vita a nuove iniziative, valendosi dell'esperienza, del controllo e della corresponsabilità altrui o degli organismi specifici di altri istituti.

In realtà questo bisogno è già stato almeno in parte sentito dalle Casse di Risparmio colla creazione dell'*Istituto di Credito delle Casse di Risparmio*, fondato dall'unione di alcune Casse. Esso non ha ancora potuto per altro affermarsi decisamente nello svolgimento del suo programma: per riuscirvi gli sono forse mancate due condizioni essenziali.

Da un lato, gli difetta la base di una valida, fiorente e omogenea organizzazione delle Casse di Risparmio per tutto il territorio nazionale. Troppo caotica è la distribuzione delle Casse di Risparmio nelle varie regioni d'Italia e troppo disparata è la loro importanza e solidità, perchè possa espandersi l'*Istituto di credito delle Casse di Risparmio*, che rappresenta una soprastruttura ed è perciò nella necessità di poggiare *dovunque* su *solide* basi. Dall'altro, gli è mancata finora l'adesione della *Cassa di Risparmio delle Provincie Lombarde*, il colosso delle nostre Casse, che dovrebbe essere la colonna principale di codesta superorganizzazione delle Casse di Risparmio, così come la Banca d'Italia è il supremo regolatore della vita bancaria italiana e il centro direttivo dei Consorzi degli Istituti di Credito, come il Consorzio per anticipazione su valori industriali e altri, che la stessa Banca d'Italia ha promossi.

Bisogna, pertanto, che anche la Cassa di Risparmio delle Provincie Lombarde risvegli o acquisti la coscienza della propria potenza e sia liberata dagli impacci e sterili divieti, che sono stati mantenuti finora per criterî antiquati, perchè non si è saputo risolvere il duplice problema di governare il grande istituto con la dovuta prudenza (prima condizione, questa, per conservare la gelosa clientela dei piccoli risparmiatori) e nello stesso tempo di adattarlo via via alle esigenze economiche del paese e alle funzioni, di cui la stessa aumentata sua potenza lo rende capace.

IV) *Perfezionamento e allargamento delle loro operazioni.* — In origine le Casse di Risparmio si limitavano alle operazioni di raccolta e rimborso dei risparmi e all'impiego dei depositi in titoli di Stato o cartelle fondiarie e tutt'al più in qualche sconto. A questo tipo originario son rimasti vicini colla loro organizzazione alcuni istituti: gran parte delle Casse però si è profondamente trasformata assumendo anche funzioni propriamente bancarie. Si può anzi lamentare che qualche Cassa siasi spinta troppo oltre in questa evoluzione, sì da diventare quasi un ordinario istituto di credito. È questa una deformazione pericolosa delle Casse, le quali devono contenersi nei limiti delle operazioni di completa tranquillità, per corrispondere graniticamente a quella fiducia, che è necessaria per i depositi a risparmio. Bisogna che un'azione morale e legislativa intervenga per contenere le deviazioni e correggere gli ordinamenti antiquati anche di alcune fra le maggiori Casse di Risparmio. Per citare l'esempio della più cospicua delle Casse nostre, quella di Milano, essa limita le filiali, poste anche in centri importanti quali sono i capoluoghi delle

Provincie Lombarde e ciascuna delle quali raccoglie depositi per diecine e anche centinaia di milioni, ad operazioni di semplice deposito e rimborso dei depositi. Essa non conosce i servigi, che sono da considerarsi quasi caratteristici per istituti circondati dalla illimitata fiducia del pubblico: quali il servizio delle cassette di sicurezza, quello degli assegni bancari e circolari. Non ha affrontato il problema di organizzare, anche come complemento del credito fondiario, il credito agrario e di miglioria, mentre in un paese eminentemente agricolo e per una Cassa, che trae la gran massa dei depositi dalle classi rurali, sono i problemi dell'industrializzazione dell'agricoltura i principali, cui devesi porre attenzione, per il progresso economico del nostro paese. Non provvede efficacemente alla raccolta dei risparmi, lasciando moltissime delle proprie agenzie aperte solo qualche ora per due o tre giorni alla settimana; non curando la raccolta dei risparmi operai, anche presso gli stessi stabilimenti industriali o le cooperative, come pure avviene in qualche paesse straniero. Come la Cassa di Milano, vi sono molti altri istituti, che sono ben lungi dall'avere quell'efficacia, che potrebbero esercitare, se allargassero la sfera delle loro attività e delle loro operazioni, sia per stimolare la formazione di maggior copia di risparmio con beneficio della previdenza, sia per esercitare meglio le operazioni di credito.

A tal fine, rientra nel compito delle Casse di Risparmio, istituzioni che erogano gli utili in iscopi di pubblica utilità, di fondare o favorire istituti, che diffondano l'amore alla previdenza o preparino ed educhino all'uso del credito. Poichè, nelle condizioni attuali d'Italia, soprattutto nel Mezzogiorno, come osservava eccellentemente anche il Miraglia, riferendo sull'esperienza fatta dal Banco di Napoli, non basta, per sollevare l'ambiente, pensare al solo problema del credito, ma bisogna diffondere conoscenze agrarie, cognizioni esatte delle necessità di carattere tecnico e la chiara visione delle esigenze commerciali: altrimenti lo stesso credito non giova o non è utilizzato.

Onde le Casse di Risparmio devono cooperare al perfezionamento economico e sociale dell'ambiente, per potere poi meglio intensificare la loro attività, come istituti di risparmio, di credito e di previdenza sociale.

Il disegno di legge Alessio

5. — Il disegno di legge, che sta ora davanti alla Camera, non tocca questi problemi fondamentali, che pur hanno bisogno di essere meditati e risolti.

Esso si preoccupa in sostanza di tre questioni:

1) della composizione dei consigli d'amministrazione per le Casse sorte per iniziativa di enti pubblici. In questo caso le pubbliche amministrazioni non possono eleggere più di un terzo dei consiglieri. Quando gli statuti non conferiscono « eque rappresentanze, per la scelta degli altri membri, agli interessi economici e sociali della località », nella quale opera la Cassa, il Ministero d'Industria e Commercio può prescrivere che i posti rimanenti siano devoluti per un terzo a membri di nomina governativa e per la rimanenza siano ripar-

titi a « rappresentanti delle Camere di Commercio, degli Istituti Provinciali di Previdenza Sociale e di altre cospicue istituzioni locali di pubblica utilità » ;

2) dell'apertura di nuove filiali, succursali e sede secondarie, per le quali si richiede l'autorizzazione dal ministero, con la determinazione delle loro funzioni;

3) del controllo delle Casse di Risparmio con più di 5 milioni di depositi. Per esse viene istituito un collegio di sindaci, nominati dal Ministero d'Industria su proposta del Prefetto, preferibilmente tra i maggiori depositanti della Cassa stessa.

È insufficiente, irrazionale, dannoso.

6. — Il punto saliente del disegno riguarda la nomina degli amministratori.

Si è voluto sottrarre le Casse all'ingerenza degli Enti fondatori, che sono per lo più i Comuni. Nei riguardi delle Casse di Risparmio, fondate da associazioni di privati citadini, la legge proposta non mostra di avere preoccupazioni. Eppure specialmente su di esse doveva rivolgersi l'intervento governativo per tutelare gli interessi dei depositanti e promuovere l'esercizio del credito e l'erogazione degli utili a favore della collettività e contro gli arbitrii di consorterie private. Il riordinamento delle Casse di Risparmio non è stato considerato dal suo aspetto economico e tecnico, ma da un modesto punto di vista politico.

La soluzione, ad ogni modo, non può essere approvata. Non si comprende perchè la massima influenza su istituti di credito, aventi per loro natura carattere di pubblica utilità, deve essere affidata a rappresentanze di interessi particolari: « a eque rappresentanze » dice il disegno, con una stupefacentè indeterminatezza di termini « di interessi economici e sociali della località ». Qui c'è posto a tutte le sorprese: se al governo o anche semplicemente al reggimento delle Casse andranno partiti estremi, ad eleggere gli amministratori delle Casse di Risparmio, potranno anche essere, per statuto, chiamate le Camere o la Confederazione del Lavoro, la Lega delle cooperative e simili.

Questi enti non rappresentano forse, per eccellenza, interessi economici e sociali?

In altri casi, saranno chiamate le Camere di Commercio, il Comizio Agrario, qualche associazione industriale. Aperta la porta alle rappresentanze di classe premeranno, maggiormente di quanto già non fanno, gli impiegati delle Casse per aver proprî delegati nei Consigli direttivi degli Istituti, che servono. Ora ad amministrare i depositi di tutta un'intera popolazione raccolti presso Istituti con fini di pubblica utilità, non è giusto nè saggio che si chiamino gli eletti da Enti, o Sindacati, che inevitabilmente saranno portati a promuovere gli interessi particolari ed egoistici di certi ceti, dei ceti che rappresentano, sia nell'impiego dei capitali, sia nell'erogazione degli utili, sia nella formazione degli organici.

Nè miglior partito è quello di affidare al Governo, qualora lo Statuto provveda alla scelta delle cosidette « eque rappresentanze » la nomina di un terzo degli amministratori, poichè per lo più ciò vorrà dire affidare queste nomine ai deputati per la soddisfazione di intrighi elettorali.

Il fine di questa riforma governativa è stato quello di salvaguardare le Casse di Risparmio dai pericoli, che erano apparsi seri, nel periodo immediatamente successivo alla guerra e ormai politicamente superato, almeno per quelle la cui amministrazione deriva da nomina di consigli comunali. Il panico avvenuto a Modena e in qualche luogo vicino dopo le elezioni del 1920 sembrava giustificare questa preoccupazione. Ma la sensibilità dei depositanti e lo scioglimento delle amministrazioni delle Casse minacciate hanno efficacemente provveduto a far dimettere ogni eventuale insano proposito di politiche avventurose. L'esempio di Modena gioverà d'ammonimento a tutti e per molto tempo e rende ormai inutile ogni precauzione legislativa.

Nè con una riforma dei consigli d'amministrazione si tolgono le Casse di Risparmio dalla necessità di provvedere in questi anni ai bisogni finanziari dei Comuni. È lo stesso Governo, talvolta, che rivolge premure alle Casse, perchè largheggino nei crediti alle finanze comunali esaurite. E, finchè lo Stato non provvede alla riforma delle finanze locali, le Casse bene operano se si mantengono nei limiti dei loro Statuti e provvedono ai bisogni di Comuni bene amministrati (e per gli altri il controllo della Giunta Provinciale Amministrativa e del Governo deve bastare a *impedire* indebitamenti inconsulti con le Casse).

Infine e soprattutto è da osservare che, *data la grande varietà negli ordinamenti delle Casse di Risparmio in Italia, è illogico e vano tentare, con una formuletta legislativa uniforme, di coartare l'ordinamento di tutte le Casse in un solo stampo*. Se riforma v'ha da essere, questa deve essere promossa da ogni Cassa, o anche dal Governo in casi eccezionali, ma per ogni singolo istituto, che n'abbia bisogno, tenuto conto delle sue particolari esigenze e dei suoi ordinamenti.

Il congresso delle Casse di Risparmio, riunitosi nel 28 maggio di quest'anno a Trieste, ha reso omaggio in gran parte a queste considerazioni, proponendo di modificare il disegno Alessio con una norma più elastica, per cui gli enti fondatori e le pubbliche amministrazioni non possano eleggere più della metà per ciascuno dei membri dei Consigli d'amministrazione, delegando genericamente agli statuti delle Casse di stabilire le modalità per la nomina degli altri membri. Dall'impero di questa norma si è proposto però di esentare le Casse istituite da associazioni di persone, la Cassa di Risparmio delle Provincie Lombarde e le Casse rette da leggi speciali.

Ma per quanto sia di molto migliorato in questo modo il disegno di legge, permane sempre il pericolo, che in questo periodo politico molto delicato, per il travaglio di forti passioni e interessi, gli Statuti vengano modificati in modo da dare la prevalenza a classi particolari, senza che vi sia poi modo in

avvenire di ristabilire un ordinamento più conforme all'utilità collettiva, che deve proporsi una Cassa di Risparmio.

In modo più radicale e organico e secondo le idee più sopra espresse (§ 4) si deve, invece, cercare di risolvere il problema, di dare la massima efficienza e una buona amministrazione alle Casse di Risparmio.

7. — Anche la limitazione posta all'apertura di nuove filiali merita qualche riserva. Essa mira ad evitare che le Casse di Risparmio si muovano dannosa concorrenza e che sopratutto i grandi istituti estendano la loro attività fuori della loro regione, anche dove già funziona una cassa di risparmio, della quale diventano — osserva la Relazione al disegno di legge — pericolosi concorrenti, e per lo più al solo scopo di raccogliere depositi e trasmetterli alla Cassa centrale, la quale così assorbe i capitali di un luogo per impiegarli in altri. Da alcuni si vorrebbe che la facoltà di aprire stabilimenti incaricati della sola funzione di raccogliere depositi fosse circoscritta a un determinato territorio, in cui possa agevolmente giungere l'azione della sede centrale. Altrimenti, al di là di questi confini, la filiale dovrebbe provvedere, oltre che alla raccolta dei depositi, anche alla concessione dei prestiti, per impedire che il risparmio locale sia sottratto ai bisogni pur essi locali delle industrie dei commerci e dell'agricoltura.

Il curioso è che tale giusta preoccupazione si senta nel confronto delle sole casse di risparmio, la cui diffusione non dovrebbe mai essere ostacolata, per l'ovvio beneficio, che recano allo sviluppo della previdenza, e non si pensi che la concorrenza e il drenaggio del risparmio dalla periferia al centro sono in maggior misura esercitati dagli istituti ordinari di credito.

Anche il Congresso di Trieste delle Casse di Risparmio si è preoccupato di eliminare la concorrenza nella stessa sede di due consorelle. Con ciò si è curato l'amor proprio e il vantaggio dei singoli istituti, ma non si è guardato all'interesse generale del paese, nè si è giunti a comprendere la complessità del problema.

L'esistenza di più Casse di Risparmio nello stesso posto è talvolta giustificata o dalla possibilità del lavoro per due istituti o dall'insufficienza dell'istituto, che per primo ha iniziato sul posto le sue operazioni. In quest'ipotesi impedire a una Cassa di lavorare accanto a un'altra significa lasciare libero il posto per un altro istituto di credito ordinario.

D'altra parte, è facile eludere il divieto della concorrenza sulla stessa piazza, istituendo filiali nei paesi circonvicini a quello, dove esiste una Cassa, che non ispira molta fiducia od opera imperfettamente.

Il vero problema, che deve essere affrontato e risolto colla buona volontà di tutti, è quello più sopra illustrato del consolidamento, della diffusione e del coordinamento regionale delle Casse di Risparmio. Per questa via soltanto si supera, nell'interesse del paese, la crisi, che appare un effetto della concorrenza.

Quando poi si voglia assicurare il reimpiego locale dei risparmi, basta

disporre che le sedi secondarie, quando assumano una certa importanza, abbiano a compiere anche operazioni di reimpiego dei risparmi raccolti.

All'infuori di ciò, ogni limitazione all'espansione delle Casse è da riprovarsi. Le Casse di risparmio devono essere sviluppate e coordinate, non ostacolate.

8. Molto scettici, poi, si deve essere di fronte all'utilità di istituire collegi di sindaci, soprattutto quando la loro scelta dipenda dai prefetti e avvenga perciò con criteri di solito politici. L'esperienza delle innumerevoli società e pubbliche amministrazioni ha dimostrato che i sindaci non esercitano in realtà alcuna funzione. Il Ministero dell'Industria e Commercio ha già per legge la possibilità di controllare le Casse di risparmio mediante i proprî ispettori; basta questo controllo, ove sia seriamente condotto, per vigilare sull'andamento delle nostre Casse.

Conclusione.

9. — Da quanto si è visto, mi sembra pienamente giustificata la conclusione che il disegno di legge attuale non merita di essere portato alla discussione parlamentare, mentre è di capitale importanza che si abbiano a porre allo studio di competenti le norme di una riforma tecnica organica delle casse di risparmio per sè stesse considerate e in rapporto anche agli altri istituti di credito.

Anche considerando alcune particolari riforme tecniche proposte dal recente Congresso di Trieste, non si ha materia sufficiente per richiamare su di esso l'attenzione del legislatore, quando ben più complessi e importanti sono i problemi, che attendono una soluzione per l'avvenire delle Casse di Risparmio e del nostro Paese.

Pavia, R. Università.

BENVENUTO GRIZIOTTI.

Contributo allo studio delle linee di navigazione sovvenzionate

Generalità.

Lo scopo del presente lavoro è quello di portare un contributo allo studio delle linee sovvenzionate, in un momento nel quale sono oggetto di discussione e di esame le nuove condizioni nelle quali esse dovranno svolgersi nel futuro.

Esso è basato quasi esclusivamente sui risultati dell'esperienza delle linee sovvenzionate degli ultimi anni precedenti la guerra in quanto i dati esposti e analizzati sono stati ricavati dalle Relazioni ufficiali pubblicate nei vari anni, fino al 1914-15, dall'Ispettorato dei servizi sovvenzionati presso il Ministero della Marina.

Si è ritenuto che le condizioni nelle quali le linee sovvenzionate hanno vissuto negli ultimi cinque anni precedenti la guerra potessero servire a dare un giudizio abbastanza esatto sulle condizioni effettive di queste linee *in tempo di pace:* e, sebbene le condizioni attuali, dopo la guerra immane e dopo tanti e così profondi rivolgimenti politici, non possano essere paragonate alle condizioni di quegli anni, pur tuttavia, sia per il graduale ritorno a uno stato di cose normale, sia per la necessità di mantenere in vita e di ravvivare gli antichi commerci, deve ritenersi che un esame accurato del traffico degli anni precedenti la guerra possa essere fonte di utili insegnamenti. Riteniamo anzi che esso debba costituire la base e quasi la pietra angolare del nuovo edificio che si sta costruendo.

Descrizione del metodo seguito.

Il metodo seguito consiste in una analisi fatta, linea per linea, del complesso dei servizi sovvenzionati esistenti prima della guerra. I dati relativi ai vari anni sono stati raggruppati e disposti in forma tabulare per maggiore evidenza.

Si è ritenuto che il dato più importante da ricavarsi per ciascuna linea fosse rappresentato, in difetto delle *tonnellate-miglia,* dal *carico medio,* sia in merci che in passeggeri, trasportato dai piroscafi adibiti su quella linea durante l'anno considerato. Invero, paragonando questo dato con la portata utile in merci e in passeggeri dei piroscafi, si avrà un'idea chiara del *rendimento* della linea. È da tenere presente per altro che sul rendimento di una linea influisce, oltre alla *quantità* delle merci trasportate, la *qualità* delle merci stesse. Poichè le statistiche ufficiali nulla dicono circa la qualità delle merci, è stato impossibile spingere l'analisi su questo terreno. Il quadro della situazione delle varie linee sarà quindi *chiaro,* ma non sarà *completo* ; non crediamo però che la lacuna possa infirmare radicalmente, almeno per la maggior parte delle linee, il giudizio che scaturisce dalle nostre indagini. A ogni modo l'esperienza di coloro che conoscono a fondo la natura dei traffici e la qualità delle merci trasportate sulle varie linee, potrà integrare i risultati di questo studio.

Le statistiche ufficiali non dànno le *tonnellate- miglia* e tanto meno il *carico medio* sia in merci che in passeggeri, trasportato sulle varie linee, nè, sebbene esse contengano innumerevoli dati di ogni genere, è possibile ricavarne questi dati.

Infatti le statistiche degli anni fino al 1912 danno cifre complessive del traffico di merci e passeggeri, ricavate sommando tutte le operazioni di imbarco e sbarco effet

tuate nei porti toccati dalle varie linee; mentre le statistiche degli ultimi tre anni per i quali sono state pubblicate le Relazioni ufficiali contengono questi dati separatamente per ciascuna linea e per ciascun porto. È evidente che dalle prime statistiche non è possibile ricavare alcun elemento positivo, giacchè la ripartizione della cifra complessiva del traffico fra le varie linee non potrebbe essere che arbitraria. Le seconde statistiche non offrono però neppur esse il modo di giungere sicuramente al risultato propostoci, giacchè la cifra del movimento del traffico ricavata per ciascuna linea sommando le tonnellate di merce o i passeggeri imbarcati e sbarcati negli scali della linea, mentre non permette di ricavare il carico medio trasportato sia all'andata che al ritorno, giacchè occorrerebbe conoscere per ogni scalo le merci e i passeggeri imbarcati e sbarcati separatamente nell'andata e nel ritorno, non fornisce neppure, secondo noi, un dato positivo sulla efficienza della linea, dappoichè è evidente che, con questo metodo di indagine, un piroscafo il quale navighi per tutto il tragitto a pieno carico, senza fare operazioni nei porti intermedi, ma caricando e scaricando solamente nei porti terminali, presenterebbe un movimento complessivo inferiore a quello di un altro piroscafo che navighi con le stive parzialmente vuote, ma compia molte operazioni nei porti intermedi; laddove è evidente che il primo piroscafo avrà reso di più, giacchè, pur avendo toccato inutilmente vari porti intermedi, avrà navigato a pieno carico, per tutto il percorso, realizzando la condizione di massima efficienza.

Ora, come abbiamo detto, i dati esposti nelle statistiche ufficiali non permettono di ricavare con precisione il carico medio effettivamente trasportato, potendo ricavarsi da essi una infinità di carichi medi, a ciascuno dei quali corrisponde una possibile e diversa condizione di traffico.

È invece possibile determinare, fra questi carichi medi, il *massimo*, quello cioè che, fra le infinite possibilità di traffico, compatibili con i dati delle statistiche, corrisponde alla più intensa e quindi alla più redditizia.

Il procedimento da noi seguito per la determinazione di questo massimo è esposto in appendice. Qui ci sembra opportuno rilevare che, nella impossibilità di conoscere il carico medio effettivo trasportato su di una data linea, la conoscenza di un carico medio *massimo* costituisce un dato fisso sufficiente per emettere, in prima approssimazione, un giudizio sul rendimento della linea stessa.

Suppongasi per esempio che, in seguito ai calcoli effettuati, risulti per una linea, sulla quale sono stati impiegati dei piroscafi della portata di 2000 tonnellate, un carico medio massimo di 400 tonnellate. Ciò significherà che i piroscafi di questa linea non avranno navigato mai, in media, con più di 400 tonnellate di carico; anzi certamente con meno di questa cifra. Suppongasi che gli stessi piroscafi provvisti di 15 posti per passeggeri di prima classe e di 40 posti per passeggeri di seconda, abbiano navigato in media con non più di 4 passeggeri di prima classe e 8 di seconda, rappresentando queste due cifre i massimi ricavati in base ai calcoli. Nel primo caso potrà rimanere un dubbio se la linea possa considerarsi redditizia o no, dato che la cifra di 400 tonnellate, qualora in pratica, ciò che è improbabile, fosse effettivamente raggiunta, rappresenterebbe una quantità non disprezzabile specialmente con merce di valore, malgrado che la portata del piroscafo sia di 2000 tonnellate. Nel secondo caso non vi sarà alcun dubbio che la linea sia stata poco redditizia e che, per evitare perdite, sarebbe stato opportuno di impiegare piroscafi con un minore numero di cabine.

In ogni caso potranno ricavarsi elementi di giudizio circa l'opportunità della sovvenzione governativa.

Oltre questi dati fondamentali, sono stati esposti altri dati risultanti dalle statistiche ufficiali e messi in evidenza per maggiore comodità.

Apprezzamenti non sono stati fatti o ridotti al minimo e, in ogni caso, su questioni circoscritte. Si tratta di una materia troppo complessa, nella quale, oltre elementi di carattere commerciale, entrano in gioco elementi di carattere politico. Voler giudicare in base

a un solo aspetto della questione, potrebbe condurre a risultati fallaci. D'altra parte non bisogna dimenticare che, mentre per alcune linee, quali ad esempio la Genova-Bombay e la Genova-Mombasa le mutate condizioni politiche dell'Italia non possono verosimilmente avere alterato le condizioni da quelle che esse erano prima della guerra, per altre linee, specialmente per quelle del Levante Mediterraneo, l'annessione di Trieste ha modificato radicalmente la situazione. Come è noto Trieste era il capolinea di una quantitá di linee sovvenzionate dallo Stato Austriaco in concorrenza con le linee italiane che partivano da Genova e da Venezia. Oggi, cessata ogni concorrenza, non vi sarebbe più ragione per giustificare sotto questo punto di vista, i sacrifici che il Governo italiano sosteneva prima della guerra. Viceversa può ritenersi che, se la concorrenza fra l'Austria e l'Italia è finita, non è finita anzi è appena iniziata la concorrenza fra Trieste e i porti del Nord Europa per la conquista dei mercati dell'Europa Centrale: quindi opportunità dell'intervento statale.

Si tenga inoltre presente la transitorietà del momento attuale, la mancanza di traffici con la Russia, la sospensione di ogni emigrazione verso gli Stati Uniti e si vedrà come un giudizio sulle linee sovvenzionate debba essere frutto di un esame ponderatissimo, che, dovendo tener conto di una infinità di elementi, non può essere reso che da persone competenti in tutti i rami e spassionate nel giudicare.

Ci auguriamo che tali siano le personalità oggi incaricate della soluzione dell'arduo problema.

Esame delle singole linee.

LINEA GENOVA - BOMBAY

(attualmente esercitata dalla «Marittima Italiana»)

È noto che la linea fu istituita da Rubattino intorno al 1860. Nel 1913, allorchè entrò in vigore il nuovo ordinamento dei servizi sovvenzionati, essa fu assunta dalla «*Marittima Italiana*» insieme con le altre linee del Gruppo Tirreno Superiore.

È considerata come una delle linee più importanti e per essa la «*Marittima Italiana*», se non fosse intervenuta la guerra, avrebbe dovuto costruire due piroscafi nuovi per i quali erano già pronti i progetti.

Su questa linea erano impiegati in origine i piroscafi «*Sardegna*» e «*Sicilia*» passati nel 1913 alla «*Soc. Italiana di Servizi Marittimi*». Nei due anni dal 1913 al 1915 vi furono impiegati saltuariamente i piroscafi «*Firenze*» (affondato durante la guerra), «*Roma*», «*Porto Said*», «*Porto di Savona*».

L'età di questi piroscafi, la loro portata e la capacità in passeggeri risultano dallo specchio seguente, nel quale i dati mancanti sono sostituiti da un breve tratto.

TABELLA I.

Piroscafi adibiti sulla linea Genova-Bombay prima della guerra.

	Età	Portata	Passeggeri		
	Anni	Tonnellate	I cl.	II cl.	III cl.
Firenze	10	3360	42	52	188
Roma	10	3360	42	52	188
Porto Said	aff.	5000	—	—	—
Porto di Savona	23	5000	47	46	268
Sardegna	21	5000	89	41	—
Sicilia	22	5000	85	45	—

Le cifre del movimento del traffico date dalle statistiche ufficiali, sommando semplicemente le tonnellate (o i passeggeri) imbarcate e sbarcate nei vari porti toccati dalla linea durante l'anno, sono le seguenti:

TABELLA II.

Movimento del traffico dato dalle statistiche ufficiali (Genova-Bombay).

	Viaggi effettuati	Merci T.	PASSEGGERI I cl. N.	II cl. N.	III cl. N.	Totale N.	NOLO merci L.	passeg. L.	comples. L.	Sovvenzione Governativa L.
1910-1911	12	53.214	690	676	2.112	3.478	1.250.264	680.782	1.931.046	1.000.000
1911-1912	12	56.682	575	698	2.811	4 084	1.319.108	760.832	2.079.940	1.000.000
1912-1913	12	63.290	879	975	3.630	5.484	1.736.041	969.149	2.705.190	1.700.000
1913-1914	13	40.579	598	748	2.519	3.865	1.293.426	667.443	1.960.869	1.700.000
1914-1915	13	30.388	407	660	4.131	5.198	1.549.919	514.526	2.064.445	1.700.000

Per gli anni anteriori al 1910 non esistono statistiche. Per i due anni 1910-1911 e 1911-1912 le statistiche danno solo le cifre complessive, dalle quali non è possibile ricavare i carichi medii *massimi* portati dai piroscafi.

Invece i tre volumi delle Relazioni dal 1912 al 1915 contengono anche i dati particolari relativi al movimento dei singoli porti ed è quindi possibile ricavare da essi, col nostro procedimento di calcolo esposto in appendice, i carichi medi *massimi* portati.

Ecco i risultati del calcolo per la linea in questione:

TABELLA III.

Movimento del traffico calcolato in base alle statistiche ufficiali Carichi medii massimi (Linea Genova-Bombay).

	MERCI uscita T.	entrata T.	media T.	PASSEGGERI I classe uscita N.	I classe entrata N.	II classe uscita N.	II classe entrata N.	III classe uscita N.	III classe entrata N.
1912-1913	933	3.720	2.326	13	34	30	35	104	89
1913-1914	646	2.178	1.412	16	22	22	23	64	62
1914-1915	635	1.950	1.292	12	11	18	17	100	82

Insistiamo sul fatto che queste cifre non devono essere considerate le cifre effettive del movimento, ma cifre *superiori* alla realtà. Tale circostanza non dovrà essere mai perduta di vista nè ora nè in seguito, allorchè esamineremo le altre linee.

Dall'esame comparativo delle tabelle II e III scaturiscono osservazioni interessanti.

Anzitutto entrambe ci mostrano che l'anno di maggior movimento è stato il 1912-1913.

La Tabella III ci mostra in più che la linea ha lavorato con carichi di entrata notevolmente superiori (due a tre volte) ai carichi di uscita. Invece il movimento dei passeggeri è stato presso a poco uguale nei due sensi.

La Tabella III ci permette inoltre di affermare, paragonandola con la I, che mentre il movimento delle merci è stato abbastanza considerevole, il movimento dei passeggeri è stato molto scarso, rispetto alla capacità dei piroscafi.

Infine nei cinque anni dal 1910 al 1915 il traffico si presenta con carattere di decrescenza.

Queste osservazioni ci permettono di affermare, ciò che è noto del resto negli ambienti marittimi, che la linea di Bombay è una linea di tipo essenzialmente *commerciale*, cioè redditizia finchè si tratti di trasportare solo merci, passiva allorquando si voglia esercitare il servizio passeggeri. La sovvenzione governativa compensa il *deficit* della gestione passeggeri.

Tale *deficit* è causato dalla concorrenza delle linee straniere, specialmente inglesi, le quali hanno piroscafi da passeggeri più celeri e più comodi, oltre al fatto che i passeggeri per l'India preferiscono la linea celere da Brindisi della Valigia delle Indie (ora temporaneamente da Marsiglia).

Nelle discussioni che precedettero l'approvazione delle Convenzioni del 1913 (Legge 30 Giugno 1912, N° 685) fu riconosciuta l'opportunità di mantenere alla linea il suo carattere di linea postale con la sovvenzione governativa; anzi la «*Marittima Italiana*» si era impegnata a costruire due piroscafi nuovi per questa linea, di almeno 6000 tonnellate di stazza lorda, con 15 miglia di velocità. All'atto pratico essa presentò un progetto di 8600 tonn. S. L. e 5000 tonn. D. W. con 16 miglia di velocità e 160 posti per passeggeri di classe, il che dimostra che essa si proponeva e sperava di intensificare notevolmente il traffico dei passeggeri. Non se ne fece più nulla a causa della guerra.

Ora le autorità competenti dovranno esaminare se vi sia la convenienza, per lo Stato, di seguitare a mantenere questo punto di vista sovvenzionando questa linea e considerandola come linea postale, o se non convenga invece trasformarla in linea commerciale, lasciandola libera. Il contratto con la «*Marittima Italiana*» scade il 30 giugno 1923.

Terminiamo l'esame di questa linea con una osservazione di carattere particolare.

La linea Genova-Bombay tocca fra gli altri porti Messina e Catania distanti fra loro solamente 50 miglia. Ora risulta dalle statistiche che il movimento di questi due porti è stato il seguente:

TABELLA IV.

		MERCI		PASSEGGERI					
		Imbarchi T.	Sbarchi T.	Imbarchi			Sbarchi		
				I cl.	II cl.	III cl.	I cl.	II cl.	III cl.
1912-1913	Messina	129	1190	27	12	195	52	42	499
	Catania	270	3189	11	9	148	17	23	184
1913-1914	Messina	85	45	7	10	40	24	31	527
	Catania	49	105	9	2	41	8	16	64
1914-1915	Messina	109	45	2	5	53	8	36	1482
	Catania	15	46	7	4	10	11	7	215

Sorge spontanea la domanda se valga la pena, per un traffico così limitato (si tenga presente che le cifre si riferiscono a un anno intero, quindi a 12 o 13 viaggi) di seguitare a far toccare ai piroscafi entrambi i porti, così vicini, o se non convenga invece di effettuare una sola fermata, risparmiando tempo e quattrini, e concentrando lo scarso traffico in un solo dei due porti: Messina o Catania, o nell'uno e nell'altro, ma alternativamente, una volta all'andata e una volta al ritorno.

LINEA GENOVA-MOMBASA

(*Attualmente esercitata dalla « Marittima Italiana »*)

Questa linea è considerata di notevole importanza politica e commerciale.

In base alle convenzioni provvisorie del 1910 con la Società Nazionale Servizi Marittimi (Legge 13 giugno 1910 N. 306), questa si impegnò a costruire per la linea in questione due piroscafi nuovi, il *Firenze* e il *Roma* che entrarono in servizio nel 1912. Il *Firenze* affondò poi durante la guerra.

Essi hanno una stazza lorda di 3073 Tonnellate e una portata netta di 3360 Tonnellate con una velocità di 15 miglia. Nel 1913 in base alle nuove Convenzioni Marittime, passarono alla « *Marittima Italiana* ».

Essi però non furono adibiti esclusivamente sulla linea di Mombasa, sulla quale anche dopo il 1913 vennero impiegati saltuariamente altri piroscafi più vecchi.

L'età di questi piroscafi, la loro portata e la capacità in passeggeri risultano dallo specchio seguente:

TABELLA V.

Piroscafi adibiti sulla linea Genova-Mombasa prima della guerra.

	Età	Portata	PASSEGGERI		
	Anni	Tonnellate	I classe	II classe	III classe
Etruria	28	2300	—	—	—
Po	42	2200	36	38	62
Tevere	aff.	2430	28	32	39
Firenze	aff.	3360	42	52	188
Porto di Adalia	aff.	5000	—	—	—
Porto di Savona	23	5000	47	46	268
Roma	10	3360	42	52	188
Porto di Alessandria	24	5000	39	46	184
Porto Said	aff.	5000	—	—	—

Le cifre del movimento del traffico date dalle statistiche ufficiali, sommando semplicemente le tonnellate (o i passeggeri) imbarcate o sbarcate nei vari porti toccati dalla linea durante l'anno sono le seguenti:

TABELLA VI.

Movimento del traffico dato dalle statistiche ufficiali (Linea Genova-Mombasa).

	Viaggi effettuati	Merci	PASSEGGERI				NOLO			Sovvenzione Governativa
		T.	I cl.	II cl.	III cl.	Totale	Merci L.	Passegg. L.	Comples. L.	L.
1910-1911	13	27.600	572	657	5701	6930	772.870	392.758	1.165.628	605.000
1911-1912	13	27.814	640	657	4660	5957	806.365	405.123	1.211.488	605.000
1912-1913	13	28.962	670	785	7382	8837	988.765	530.304	1.519.069	605.000
1913-1914	13	24.911	752	893	9497	11142	776.552	674.491	1.451.043	1.200.000
1914-1915	13	36.250	821	989	12239	14049	1.380.440	882.474	2.262.914	1.200.000

Valgono per questa tabella le osservazioni fatte per la linea Genova-Bombay.

Ecco ora la nostra tabella:

TABELLA VII.

Movimento del traffico calcolato in base alle statistiche ufficiali Carichi medii massimi (Linea Genova-Mombasa).

	MERCI			PASSEGGERI					
	uscita	entrata	media	I classe		II classe		III classe	
	T.	T.	T.	uscita N.	entrata N.	uscita N.	entrata N.	uscita N.	entrata N
1912-1913	710	640	675	14	12	17	12	131	127
1913-1914	676	500	588	13	12	16	13	159	156
1914-1915	810	870	840	14	20	17	20	227	262

Risulta da questa tabella che il movimento delle merci sulla linea di Mombasa fu molto inferiore a quello sulla linea di Bombay (a differenza di questa esso fu però presso a poco uguale nei due sensi), mentre il movimento dei passeggeri di classe fu circa il medesimo, e quindi anche qui, molto scarso. I passeggeri di terza classe invece furono abbastanza numerosi. La linea presentò, nell'ultimo anno precedente la guerra, un certo incremento nel traffico. Anche questa linea, come quella di Bombay, era e crediamo sia tuttora considerata, commercialmente (1), una linea redditizia, sebbene ci sembri che dovesse essere più redditizia allorchè i piroscafi impiegati erano di 2000 Tonn. D. W. C.

Dopo il 1912 cominciarono a impiegarsi sulla linea i piroscafi più grandi, espressamente costruiti, per migliorare il servizio e, corrispondentemente, la sovvenzione governativa fu aumentata.

Riteniamo che, sotto il punto di vista politico, questa linea sia più importante di quella di Bombay, giacchè essa collega alla madre patria le nostre colonie del Mar Rosso e, specialmente, dell'Oceano Indiano. Nella intenzione di chi la istituì essa dovrebbe contribuire allo sviluppo del Benadir.

Anche per questa linea, che tocca Messina e Catania, con scarsissimo movimento di merci e passeggeri (in tutto il 1913 furono imbarcate e sbarcate complessivamente fra Catania e Messina 627 Tonnellate!), sembrerebbe opportuno semplificare il servizio, per esempio sopprimendo uno dei due scali all'andata e l'altro al ritorno.

LINEE DELLA SARDEGNA

(*Marittima Italiana*)

Le antiche linee per la Sardegna, esercitate fino al 1910 dalla Navigazione Generale Italiana, erano le seguenti:

	N. d'ordine.	
Linee sovvenzionate . .	XXII — Livorno-Bastia-Porto Torres e rit. . . .	settimanale
	XXV — Maddalena-Cagliari (lungo la costa est) e rit.	»
	XXIX — Cagliari-Porto Torres (lungo la costa ovest) e ritorno	quindicinale
	XXX — Livorno-Capraia-Maddalena-Porto Torres	settimanale
	XXXII — Civitavecchia-Golfo Aranci	giornaliera
	XLI — Golfo Aranci-Maddalena	bisettimanale
	XLII — Carloforte-Calasetta-Portovesme	giornaliera
	XXIV — Cagliari-Trapani-Palermo	settimanale
	XXVI — Cagliari-Napoli	»
Linee obbligatorie . . .	XXV — Genova-Livorno-Maddalena	settimanale
	XXXII bis — Golfo Aranci-Terranova . .	quadrisettimanale

(1) Nel traffico merci.

In seguito alla istituzione del servizio di Navigazione delle FF. SS. le linee
Civitavecchia — Golfo Aranci e Golfo Aranci — Maddalena
furono assunte direttamente dallo Stato.

Altri notevoli rimaneggiamenti furono apportati con le convenzioni provvisorie del 1910, quindi con quelle definitive del 1913 e, in seguito, durante e dopo la guerra.

Con le convenzioni del 1913, le linee Napoli-Cagliari e Cagliari-Palermo furono assegnate al gruppo Tirreno Inferiore e assunte dalla « *Sicilia* ».

Le altre linee, modificate, rimasero a far parte del gruppo Tirreno Superiore e furono assunte dalla « *Marittima Italiana* ».

Esse furono le seguenti:

VI. Genova-Livorno-Sardegna circolare Est-Ovest . . . . Settimanale
VII. » » » » Ovest-Est . . . . »
VIII. » » -Porto Torres e rit. . . . . »
X. Marsiglia-Genova-Porto Torres e rit.
oltre alla piccola linea postale quotidiana »
IX. Portovesme-Carloforte-Calasetta
destinata a unire le isole di San Pietro e Sant'Antioco alla Sardegna.

Dal confronto del gruppo di linee del 1913 con quelle degli anni precedenti al 1910 si osserva che, sebbene diminuite di numero, le linee erano aumentate d'importanza, tre di esse prolungandosi fino a Genova e una fino a Marsiglia; inoltre esse istituivano una comunicazione diretta fra Cagliari e Genova, mentre, anticamente, una sola linea univa Genova alla Sardegna, per arrestarsi alla Maddalena.

Inoltre il servizio di cabotaggio fra i porti della Sardegna era stato tolto alle linee locali (XXV e XXIX della N. G. I.) soppresse, e era stato affidato alle due linee VI e VII destinate a compiere ciascuna in senso inverso la circumnavigazione dell'isola, e a collegare direttamente non soltanto il capoluogo, ma anche i più piccoli porti della Sardegna con Genova.

Senonchè il nuovo ordinamento (che per essere stato attuato dopo anni di discussione era da ritenersi dovesse corrispondere ai bisogni e alle reali condizioni dell'isola) era appena entrato in funzione, che si doveva modificare « *in causa della diversa efficienza di traffico nelle due coste orientale ed occidentale* » (sono le parole testuali della Relazione), interrompendo ambedue le linee VI e VII a Cagliari e facendo retrocedere i piroscafi per gli stessi scali della costa orientale e occidentale rispettivamente già toccati nei viaggi di andata, « *per adibire alle due linee i piroscafi più rispondenti alle esigenze del commercio* ». (Sintomatico, questo episodio, che mostra la superficialità con cui le nuove linee erano state studiate).

Dalle parole della Relazione si potrebbe credere che, dopo la modifica, sulle due linee fossero adibiti piroscafi diversi e precisamente più grandi sulla linea della costa orientale, di maggior traffico e più piccoli sull'altra, di minor traffico.

Nulla di tutto ciò, giacchè, in altra parte delle stesse Relazioni ufficiali risulta che, sulle due linee VI e VII furono adibiti i medesimi piroscafi, e precisamente nei due anni 1913-1914 e 1914-1915 i piroscafi. « *Campidano* », « *Egadi* », « *Porto di Suez* », « *Sumatra* », « *Ustica* », ecc.

La questione rimane pertanto nebulosa, nè si riesce a comprendere il motivo della modifica o, quanto meno, dell'aver persistito nella modifica, dopo la riconosciuta impossibilità di impiegare sulle due linee piroscafi differenti. A ogni modo la modifica è ancora oggi in vigore e le linee esercitate sono quelle del programma del 1913, salvo la linea in partenza da Marsiglia che, dopo un lungo periodo di sospensione durante la guerra, è stata parzialmente ripristinata fino a Genova.

I dati delle statistiche ufficiali sono forniti globalmente per le due linee VI e VII; nella analisi che ne abbiamo fatto esse sono state considerate pertanto come una sola linea, ciò che ha condotto a risultati alquanto superiori a quelli che si sarebbero ottenuti facendo l'analisi separata delle due linee.

Sono state inoltre analizzate le due linee:
Genova-Livorno-Porto Torres e Marsiglia-Genova-Porto Torres.

I piroscafi impiegati su queste quattro linee sono stati in genere sempre i medesimi, vecchie carcasse, il più giovane dei quali ha oggi 21 anni, mentre alcuni superano i 50. Altri sono stati affondati o demoliti durante la guerra, vecchie carcasse anch'essi, la cui perdita non ci causa rammarico.

Ecco la lista di quelli impiegati su queste linee prima della guerra e che, salvo i piroscafi affondati e il « Paraguay », passato alla « *Sicilia* », corrispondono a quelli che prestano servizio ancora oggi, di proprietà della « *Marittima Italiana* ».

TABELLA VIII.

Piroscafi adibiti sulle linee della Sardegna prima della guerra.

	Età anni	Portata Tonnellate	Passeggeri I Classe	Passeggeri II Classe	Passeggeri III Classe
Assiria	aff.	1.300	—	—	—
Campidano	23	1.180	17	15	48
Cipro	aff.	700	—	—	—
Egadi	50	1.500	34	30	66
Enna	aff.	1.700	48	28	62
India	aff.	1.000	—	—	—
Lombardo	52	1.050	58	26	40
Paraguay	52	1.000	34	28	44
Peloro	aff.	—	—	—	—
Porto Maurizio	37	300	31	20	28
Porto di Suez	39	1.320	30	22	26
Porto Torres	21	1.000	11	16	24
Ustica	43	1.450	—	6	42

Ecco le cifre del movimento del traffico date dalle statistiche ufficiali:

TABELLA IX.

Movimento del traffico dato dalle statistiche ufficiali (Linee della Sardegna).

	Viaggi effettuati	Merci T.	PASSEGGERI I cl.	PASSEGGERI II cl.	PASSEGGERI III cl.	PASSEGGERI Totale	NOLO merci L.	NOLO passeg. L.	NOLO comples. L.	Sovvenzione Governativa L.
Genova-Cagliari.										
1910-1911	52	25.194	466	1.070	7.740	9.276	363.467	104.012	467.479	135.000(1)
1911-1912	52	26.881	312	939	5.451	6.702	387.272	81.226	468.498	135.000
1912-1913	50	35.139	309	894	5.255	6.458	490.793	70.861	561.654	135.000
1913-1914 (2)	100	44.152	202	984	7.477	8.663	601.994	81.705	683.699	580.000
1914-1915	103	53.445	255	981	7.715	8.951	711.719	71.695	783.414	580.000
Genova-Porto Torres.										
1910-1911	52	14.069	325	480	6.531	7.336	196.403	91.460	288.043	105.000
1911-1912	52	16.353	263	345	5.293	5.901	207.579	70.736	278.315	105.000
1912-1913	51	17.050	457	599	6.266	7.322	213.116	80.818	293.934	105.000
1913-1914	49	12.237	247	822	4.606	5.675	151.065	47.432	198.497	76.000
1914-1915	52	16.517	235	938	4.921	6.094	182.594	45.177	227,771	76.000
Marsiglia-Genova-Porto Torres (3).										
1913-1914	49	30.317	61	226	2.611	2.928	438.633	35.079	473.712	120.000
1914-1915	50	34.504	104	304	4.541	4.949	612.556	58.786	671.342	120.000

(1) Risulta dalle Relazioni ufficiali che la sovvenzione governativa era di Lit. 218.000 complessivamente per le due linee: Genova-Cagliari e Napoli-Cagliari. Essa è stata divisa fra le due linee in parti proporzionali alle lunghezze dei percorsi, rispettivamente di 853 e 538 miglia.

(2) In quest'anno la linea si sdoppia nelle due: Genova-Sardegna (circolare est-ovest) e Genova-Sardegna (circolare ovest-est), poco dopo modificate nelle due: Genova-Ovest Sardegna-Cagliari e Genova-Est Sardegna-Cagliari.

(3) Istituita nel 1913.

Ecco la nostra tabella, calcolata per le linee in questione per gli anni dal 1912 al 1915.

TABELLA X.

Movimento del traffico calcolato in base alle statistiche ufficiali
Carichi medii massimi (Linee della Sardegna).

	MERCI			PASSEGGERI					
				I. Classe		II. Classe		III. Classe	
	uscita T.	entrata T.	media T.	uscita N.	entrata N.	uscita N.	entrata N.	uscita N.	entrata N.
Genova-Cagliari.									
1912 — 1913	330	202	266	1.3	1.2	4.1	5	21	32
1913 — 1914	261	159	210	0.7	0.8	4	3.8	29	41
1914 — 1915	350	230	290	0.8	1	3.8	3.8	33	29
Genova-Porto Torres.									
1912 — 1913	230	49	139	2	2	3	3	22	37
1913 — 1914	143	40	92	1.4	1.5	4.1	5.2	25	30
1914 — 1915	198	52	125	0.9	1	4.1	4.6	20	27
Marsiglia-Genova-Porto Torres.									
1913 — 1914	260	75	168	0.3	0.1	0.8	0.2	24	3
1914 — 1915	210	60	135	0.4	0.1	1	0.3	30	4

Da queste tabelle è possibile ricavare alcune considerazioni interessanti.

Anzitutto il movimento passeggeri sulle quattro linee (la Genova-Cagliari è doppia) è stato insignificante, raggiungendo come media *massima* non più di un passeggero di prima classe, tre o quattro di seconda classe, e circa 25 di terza classe. All'atto pratico essi sono stati certamente molti di meno. Ora vien fatto di domandarsi se valga la pena di seguitare a impiegare su queste linee dei piroscafi con 30 e fino a 80 posti di classe, destinati a rimanere vuoti e a dar da mangiare a camerieri che non avranno nulla da fare.

Il movimento dei viaggiatori da e per la Sardegna si svolge esclusivamente sulla linea quotidiana Civitavecchia-Terranuova e solo in qualche rarissima occasione può convenire a un viaggiatore di servirsi di un piroscafo della *Marittima Italiana.* Sembrerebbe opportuno quindi di sopprimere il servizio passeggeri (di classe) su queste linee risparmiando la spesa relativa e lasciando su questi piroscafi un servizio di terza classe di limitata capacita. I nuovi piroscafi potrebbero essere costruiti in base a questo criterio. Qualche cabina di classe potrà essere utile qualora i piroscafi dovessero essere impiegati come trasporti di truppe; ma tali cabine saranno tenute normalmente sguarnite con le dotazioni e il materiale di arredamento a terra, da imbarcarsi nel momento del bisogno. Un cantiere ha progettato per queste linee dei piroscafi nuovi da 1350 Tonn. S. L. e 64 posti di classe. Questo tipo non rappresenta, secondo noi, una soluzione felice.

Anche il movimento delle merci su queste linee è stato molto limitato.

Piroscafi la cui portata utile è di oltre 1000 Tonnellate, hanno trasportato carichi medii *massimi* di non oltre 350 Tonnellate. All'atto pratico i carichi sono stati minori di questa cifra. Ora, anche se in qualche singolo viaggio vi sono stati carichi eccezionali di 1000 tonnellate e oltre (sebbene ciò sia improbabile, giacchè le statistiche bimestrali sono sensibilmente costanti), non si può esitare nell'affermare che la capacità dei piroscafi impiegati è stata superiore al bisogno.

La conseguenza immediata di queste constatazioni è che nel futuro dovrebbero adottarsi piroscafi più piccoli: senonchè, per la sicurezza della navigazione, non conviene scendere al disotto di un certo limite: potrà invece esaminarsi la convenienza di ridurre il numero dei viaggi. Tale riduzione potrebbe far credere che si voglia pensare a peggiorare le comunicazioni con la Sardegna. Ora ciò non è affatto nelle nostre intenzioni. È vero che le linee del 1913 furono istituite con l'intenzione di migliorare le comunicazioni della Sardegna; ma a noi sembra che sia stata seguita in quella occasione una strada sbagliata.

Il miglioramento delle comunicazioni non si ottiene soltanto aumentando il numero dei viaggi e le fermate dei piroscafi nei vari scali, ma principalmente, adottando itinerarii logici, orari possibili e materiale di buona qualità.

Che altro vantaggio può aver rappresentato per un paesello della Sardegna, per Teulada, per esempio, il quale in tutto l'anno 1913-1914 ha avuto un movimento di 6 tonnellate e di 4 passeggeri, il fatto del piroscafo che per ben cento volte in quell'anno (fra andata e ritorno) si è fermato davanti alle sue casette, ha fischiato, ha atteso per qualche minuto e poi se ne è andato, se non il soddisfacimento di una piccola vanità paesana e l'appagamento di qualche interesse elettorale? Le centinaia e le migliaia di approdi inutili hanno rappresentato invece, nell'esercizio delle linee, una spesa e uno sperpero ingente. Oggi, nella gestione provvisoria di queste linee, fatta a spese dello Stato, molti approdi sono stati trasformati in facoltativi; ma, mentre nella compilazione del nuovo programma dovrà evitarsi di ricadere nell'errore del 1913, sarà opportuno fissare norme alquanto più severe per gli approdi, non essendo concepibile che per poche tonnellate di merce o per un passeggero, si debba arrestare un piroscafo per alcune ore.

È da escludere inoltre nel modo più assoluto che, nella maggior parte degli scali sardi, i servizi marittimi possano contribuire ad avvivare correnti di traffico, giacchè manca in essi la condizione fondamentale e cioè il porto. Tolti i due o tre scali maggiori dell'isola, gli altri non sono neppure degni del nome di scalo; rade aperte, nelle quali il piroscafo si deve fermare sovente a grande distanza dalla costa, soggetto alla eventualità che il tempo cattivo renda impossibili le operazioni. I denari spesi per mantenere un servizio marittimo costoso e inutile sarebbero meglio impiegati per migliorare le comunicazioni interne dell'isola.

Concentrando il traffico marittimo nei due o tre porti nei quali il movimento ha importanza, il traffico si svolgerebbe più speditamente con vantaggio generale dell'Isola. Questi porti dovrebbero essere migliorati, il pescaggio oggi insufficiente, aumentato, costruite delle banchine, e dotate di mezzi appropriati.

A nostro modo di vedere, per la Sardegna, più che per qualsiasi altra regione d'Italia, il problema dei servizi marittimi non può essere esaminato separatamente dal problema dei porti e da quello delle comunicazioni ferroviarie e automobilistiche: la soluzione di uno solo di questi tre problemi sarà necessariamente una soluzione incompleta e quindi insufficiente.

Terminiamo questo studio delle linee sarde con una osservazione relativa alla linea Marsiglia-Genova-Porto Torres. Dalle tabelle potrebbe ritenersi che il traffico delle merci sia stato maggiore su questa linea che sulla Genova-Porto Torres.

Effettivamente non è stato così, o, per meglio dire, sul tratto Marsiglia-Genova si è avuto un movimento discreto, mentre su quello Genova-Porto Torres il movimento è stato quasi nullo.

I nostri calcoli ci danno le cifre seguenti per il traffico nei due tratti di linea considerati:

Anno 1913-1914

	Carico medio massimo trasportato nell'andata T.	Carico medio massimo trasportato nel ritorno T.
Marsiglia-Genova	478	130
Genova-Porto Torres	43	20

Durante la guerra la linea fu soppressa, per mancanza di piroscafi. Oggi essa è stata ripristinata, ma limitandola a Genova. Sembra che questa soluzione meriti di essere adottata definitivamente, dovendosi ritenere più che sufficiente, per il traffico con Porto Torres, la linea settimanale VIII già esistente, Genova-Porto Torres.

LINEA GENOVA - VENEZIA

(Marittima Italiana).

È questa la linea classica di cabotaggio che compie la circumnavigazione della intera nostra penisola, e che toccando tutti i porti del Tirreno, dello Jonio e dell'Adriatico dovrebbe rappresentare il mezzo di comunicazione più economico, se non il più celere, per lo scambio delle merci e dei prodotti fra le varie regioni del nostro paese, specialmente fra le regioni peninsulari e quelle della Valle Padana.

Invero, considerando la lunghezza della nostra penisola percorsa longitudinalmente da una grande catena di montagne, la scarsità delle linee ferroviarie di grande comunicazione e la difficoltà di costruirne altre, specialmente per il collegamento trasversale, il costo elevatissimo e la portata limitata dei trasporti ferroviari, appare manifesto che una linea di navigazione la quale percorra la distesa delle nostre coste, rappresenta un mezzo di comunicazione di valore inestimabile, un complemento prezioso delle nostre linee ferroviarie.

Tuttavia, affinchè una linea di questo genere risponda pienamente al suo scopo occorre:

1º che i porti della penisola siano in condizione di funzionare economicamente e sollecitamente;

2º che il servizio e le tariffe dei trasporti per mare siano combinati con il servizio e le tariffe ferroviarie.

Riteniamo pertanto che per questa linea, come per le linee della Sardegna, la soluzione più completa e più rispondente allo scopo non possa ricavarsi che dallo studio contemporaneo del problema dei porti e delle comunicazioni ferroviarie. Solo allora sarà possibile al traffico marittimo, oggi abbastanza vivace, ma sempre di poca entità in confronto del traffico ferroviario, di raggiungere uno sviluppo adeguato, contribuendo efficacemente alla prosperità delle varie regioni dello penisola.

La linea Genova-Venezia è stata sempre considerata come una linea essenzialmente commerciale e se, nel passato, vi sono stati adibiti talvolta piroscafi di tipo misto, il loro impiego è stato occasionale e temporaneo: in linea generale vi sono stati impiegati piroscafi da carico con al massimo qualche cabina di classe unica e qualche sistemazione per passeggeri di terza classe.

TABELLA XI.

Piroscafi adibiti sulla linea Genova-Venezia prima della guerra.

	Età anni	Portata Tonnellate	Passeggeri di		
			I classe	II classe	III classe
Adige	aff.	—	—	—	—
Assiria	aff.	—	—	—	—
Egeo	aff.	—	0	0	42
Montebello	aff.	—	0	8	30
Plata	aff.	—	0	8	40
San Giorgio	aff.	3600	—	—	—
Scrivia	40	3400	28	30	40
Sumatra	51	1500	51	31	164
Tirreno	40	2500	0	8	66

Oggi di questi piroscafi solo il *Tirreno* è ancora impiegato sulla linea in questione. Altri due piroscafi da carico, il *Legnano* e il *Tortona*, appartenenti alla *Società Adria*, sono stati dati in gestione alla *Marittima Italiana* per completarne il fabbisogno, mentre la stessa *Società Adria* con altri tre suoi piroscafi, il *Tiepolo*, il *Goldoni* e il *Boito* esercita in unione con la *Marittima Italiana* la metà del traffico della linea. Sono piroscafi da carico di circa 3500 tonn. D. W.

Secondo le convenzioni del 1913 la linea avrebbe dovuto essere settimanale e vi avrebbero dovuto essere adibiti almeno otto piroscafi di 2000-2500 tonnellate.

Oggi vi sono adibiti sei piroscafi, la linea è quindicinale, ma, in compenso, è stata prolungata da un lato fino a Marsiglia e dall'altro fino a Fiume.

Prima della guerra il movimento del traffico su questa linea fu il seguente:

TABELLA XII.

Movimento del traffico dato dalle statistiche ufficiali (Linea Genova-Venezia).

	Viaggi effettuati N.	Merci T.	PASSEGGERI				NOLO			Sovvenzione Governativa L.
			I. cl. N.	II cl. N.	III cl. N.	Totale N.	Merci L.	Passeg. L.	Comples. L.	
1910-1911	52	179.523	3	26	828	857	2.070.953	9.100	2.080.053	460.000
1911-1912	52	194.499	21	35	1.167	1.223	2.224.381	30.720	2.251.101	460.000
1912-1913	49	181.534	21	41	1.196	1.258	2.222.757	10.186	2.232.943	460.000
1913-1914	49	173.786	2	3	368	373	2.617.763	3.642	2.621.405	500 000
1914-1915	39 (1)	102.934	1	1	278	280	1.540.371	2.723	1.543.094	500.000

(1) La linea ha subito durante l'anno varie limitazioni a causa dello stato di guerra esistente in Adriatico fin dall'agosto 1914.

TABELLA XIII.

Movimento del traffico calcolato in base alle statistiche ufficiali Carichi medii massimi (Linea Genova-Venezia).

	MERCI			PASSEGGERI					
				I classe		II classe		III classe	
	uscita T.	entrata T.	media T.	uscita N.	entrata N.	uscita N.	entrata N.	uscita N.	entrata N.
1912-1913	1.021	1.164	1.092	0	0	0	0	7	8
1913-1914	986	1.043	1.014	0	0	0	0	2	2
1914-1915	890	811	850	0	0	0	0	1,5	1,5

Appare evidente dalle tabelle l'importanza commerciale della linea. Il carico medio *massimo* trasportato supera le 1000 tonnellate e, se nel 1914-1915 esso è disceso a 850 tonnellate, ciò è dovuto alla parziale interruzione che il servizio dovette subire in quell'anno per effetto della guerra scoppiata in Adriatico, alla quale solo nel maggio 1915 anche noi entrammo a partecipare.

Tuttavia riteniamo che, all'atto pratico, il carico medio effettivamente trasportato sia stato alquanto inferiore a 1000 tonnellate e precisamente di 600 o 700 tonnellate. Ciò per le ragioni che esporremo in appendice, dalle quali risulta che l'*eccesso* del carico medio *massimo* sul carico effettivo è tanto più grande quanto maggiore è il numero degli scali toccati dalla linea, numero che nel caso attuale è di circa 30.

A ogni modo un carico medio di 600 o 700 tonnellate, su di una linea di quasi 4.000 miglia, con 30 scali toccati sia all'andata che al ritorno, appare una cifra rispettabile, tanto più ove si consideri che occasionalmente il carico può aver raggiunto le 1800 tonnellate e che si tratta di una linea di cabotaggio, con merci di natura svariatissima.

Ciò resta confermato dalla cifra dei noli percepiti, che, mentre nelle linee Genova-Bombay, Genova-Mombasa e in quelle della Sardegna, specialmente la Genova-Cagliari, è di poco superiore alla sovvenzione governativa, in questa linea la supera di circa cinque volte.

Il movimento dei passeggeri è così insignificante da potersi ritenere nullo e manifesta, negli anni precedenti alla guerra, una tendenza alla diminuzione.

A nostro modo di vedere la linea Genova-Venezia dovrebbe e potrebbe assorbire un traffico più intenso di quanto risulta dalle statistiche esaminate. Considerando l'importanza della linea e i motivi che la rendono vitale per il commercio della penisola, ci sembra che, di fronte ai 51 milioni di tonnellate di merce trasportate dalle ferrovie italiane nel 1913, le 180.000 tonnellate trasportate da questa linea siano troppo poca cosa.

In base alle convenzioni del 1913 fu stabilito che fra gli scali della linea avrebbero avuto diritto all'approdo fisso, fin dall'inizio dei servizi, quelli nei quali la somma delle merci caricate e scaricate durante gli esercizi 1910-1911 e 1911-1912 non fosse stata inferiore alla media annua di 5.000 tonnellate. Gli altri porti avrebbero avuto diritto all'approdo ogni qualvolta fosse richiesto il trasporto di almeno 10 tonnellate di merci da imbarcare o sbarcare. Qualora, nei due esercizi consecutivi, fossero state raggiunte in questi porti le 5.000 tonnellate di merci imbarcate e sbarcate, annualmente, anche essi avrebbero avuto diritto all'approdo regolare.

Ora, risulta dalle relazioni ufficiali degli anni 1913-1914 e 1914-1915, confermate dall'itinerario odierno della linea in questione, che fra i 30 e più scali della linea, in media circa dieci superano le 5.000 tonnellate annue di movimento e hanno pertanto diritto all'approdo regolare. Viceversa, sempre dalle stesse relazioni ufficiali, risulta che gli approdi effettuati complessivamente da questa linea nel 1913-1914 e nel 1914-1915 sono stati rispettivamente 3577 e 2847; ciò che, tenendo conto del numero dei viaggi effettuati, mostra che gli approdi sono stati effettuati per tutti gli scali in ciascun viaggio; diversamente non si potrebbe spiegare una cifra di approdi così elevata. Questa constatazione, se esatta, ci permette di affermare che la cifra di 5.000 tonnellate fissata come minimo da raggiungere per il conseguimento dell'approdo regolare è illusoria, e che, all'atto pratico, l'approdo si è effettuato regolarmente in tutti gli scali, grazie alla facilitazione delle 10 tonnellate. Ora, senza entrare nel merito delle due disposizioni, sembra logico richiedere che, nello stabilire nuove norme si eviti per lo meno di cadere in contraddizioni.

(*continua*)

Roma.

GOFFREDO MARCHETTI.

Economia e ragioneria.

Sotto questo titolo il prof. Giovanni Carano-Donvito ha scritto un breve articolo in questa Rivista (aprile 1922, pag. 174-176). L'A. premette che non può iniziare il suo scritto senza fare, doverosamente, una riserva: quella di essere un modesto cultore di scienze economiche; ma... anche meno che modesto di ragioneria. Ad onta però dell'ultima riserva, l'A. — anzichè, doverosamente, cestinare l'articolo, perchè è presunzione bella e buona quella di scrivere su argomenti che si conoscono « meno che modestamente » — trova modo di riempire tre pagine della Rivista per dire che « non osa discutere se la ragioneria sia una scienza o un metodo », « che la ragioneria — col permesso degli egregi specialisti — diventa sempre più ipertrofica », che le « infinite, eccessive classificazioni usate dalla ragioneria, sono, in buona parte, materia di economia, e propriamente del capitolo riguardante la Organizzazione della produzione », che, specialmente la così detta partita doppia, è il « *pezzo forte della ragioneria* » e la partita semplice, qualche cosa di evanescente, un come dire: « *ognuno s'arrangi a modo suo* ».

Ma, fin qui, pazienza: il bello viene poi. È necessario però che io trascriva periodi interi dello scritto, perchè non mi sento in grado di riassumerli. L'A. ha, su alcuni punti della mia disciplina, idee così poco chiare che non sono arrivato ad afferrarle, e su altri punti, espone concetti così errati e grossolani che la critica migliore che si può fare di essi è di riportarli, senza commenti e quali figurano nello scritto. Scrive a pag. 175 (ultimo periodo): « Dal momento che la partita doppia non ci dà al suo attivo che una assai scarsa sicurezza di evitamento di errori, dal momento che essa non ci presenta una vera organicità, forse sarebbe più opportuna sostituirla con un sistema più semplice più spiccio, più alla portata di tutti, e cioè con una serie di *conti* che ad ogni necessità ed utilità si aprirebbero a quegli *elementi* del patrimonio e loro *derivati* che si vogliano o si debbano tenere in evidenza: conti su semplici prospetti di *Dare* ed *Avere*, come, cioè « Conti correnti semplici ». Ciò che ci riporterebbe, in fondo, al sistema (?) dalla Partita semplice ». Ed ecco la scoperta del Carano; ecco il sistema più semplice: semplificazione che « mentre — così scrive l'A. nel penultimo periodo dello scritto — gioverebbe alla disciplina stessa » (s'intende alla ragioneria) « ne renderebbe più facile e gradito lo studio e, quel che più anche importa, accessibile ad un assai maggior numero di persone, specie agli studenti della Facoltà di giurisprudenza, cui riuscirebbe in ogni caso, oggidì, d'indiscutibile utilità, data la larga pluralità di carriere cui abilita la Facoltà di giurisprudenza ». L'A. scrive: « Non vi sarebbe bisogno di stare ad insistere sulla distinzione fra *conti elementari e conti di gestione od economici* e tra fatti *modificativo*, *permutativo* ecc., con guadagno, opiniamo, di semplicità brevità, chiarezza, sufficenza. Punto di partenza sempre (sistema di scritture patrimoniali) *l'Inventario* distinguente *l'attivo*, il *passivo* e il *Patrimonio netto*, riepilogato, riassunto, nel così detto *Bilancio d'apertura*. Indi si aprirebbero, naturalmente, i conti (su tanti prospetti in due Sezioni *Dare* e *Avere*) agli elementi o voci dell'Inventario (i così detti « conti elementari »). I singoli conti agli elementi attivi si aprirebbero segnando in *Dare* il loro importo, e così pure il conto al *Patrimonio netto* (!!): i singoli conti al passivo segnando invece all'*Avere* il loro rispettivo ammontare ». Seguono due esempi: mi fermo al secondo che merita di essere esaminato. Matura — scrive l'A. — « un fitto » un « interesse attivo » e simili? O questi sono subito riscossi, e noi non avremo che a registrare sempli-

cemente *Dare* Cassa pel relativo importo, che in ultimo alla chiusura del conto cassa (sic). troveremo per portarlo (sempre che il totale dare superi il totale Avere di detto conto) (!) in aumento del patrimonio netto (sic) che è la meta della gestione. Non riscotiamo subito ed allora apriremo il conto « *fitti* » o « interessi attivi » ecc. segnandovi il fitto maturato non riscosso in *Avere* dal signor Tizio (per fitto scaduto e non pagato). Il viceversa per i conti economici *passivi* » (sic). A complemento, nota poi: « La *chiusura dei conti*, in conseguenza, si farebbe con la più grande semplicità e facilità, riferendo tutto, da ultimo, al Patrimonio netto, in aumento o in diminuzione di esso, costituendo così un « *Riepilogo* » che è nel contempo « Bilancio di Chiusura » (e quindi « punto di partenza, ossia « Bilancio di apertura per la nuova gestione) e « Rendiconto ».

Osserva subito dopo come « si potrebbero sopprimere addirittura i Capitoli sul *Commercio di Commissione*, e sull'*Associazione in partecipazione*, che non presentano nulla di veramente o rilevantemente particolare che non possa ben rientrare nei quadri o insegnamenti generali della « Tenuta dei conti », basti che si sappiano le nozioni al riguardo, del diritto commerciale.

Non nascondo la dolorosa impressione che ho provato leggendo l'articolo del prof. Carano; insegnante che non è, certo, il primo venuto nei suoi studi, che è libero docente universitario, professore di materie economiche e giuridiche all'istituto tecnico di Foggia, autore di alcuni lavori, ed indubbiamente uno dei più noti insegnanti di scuole secondarie. Perchè ha voluto dunque il Carano parlare di materia che non è sua? Per scrivere di una disciplina che non sia la propria e pretendere anche di atteggiarsi a semplificatori, come pare voglia il Carano, non basta d'aver letto qualche cosa di ragioneria e sapere ad orecchio — più o meno esattamente — di inventari, preventivi, partita doppia, fatti di gestione e che so io, ma è necessario di aver studiato e compulsato le migliori opere italiane e straniere, possedere la materia in succo e sangue, ed essere sempre, — scrivendo, molto cauti prima di dare giudizi e di fare apprezzamenti ed affermazioni. Lo scrivere è qualche volta un cattivo uso della lingua, e chi scrive senza la conoscenza profonda del tema si mette al rischio, non soltanto di fare cattiva figura presso gli studiosi che, da anni e anni, dedicano il loro ingegno e la loro attività scientifica allo studio della disciplina che professano, ma fa male anche a se stesso, perchè mostra di non possedere, di queste disciplina, neanche quel minimo di buona coltura che è necessario per le relazioni che sussistono con gli studi dei quali si occupa. Chi legge lo scritto del Carano resta anche colpito da certe espressioni e vocaboli che egli usa e che non suonano bene per la dignità della mia disciplina. Ritengo che queste espressioni sieno esse stesse un indice della . . . facilità con la quale l'A. ha affrontato lo studio di una disciplina che non conosce che assai superficialmente, e dalle conclusioni a cui giunge suppongo invece che egli abbia scritto le poche pagine per dimostrare la necessità che la ragioneria venga insegnata anche nelle facoltà giuridiche delle nostre università.

Se è questo lo scopo ultimo dello scritto, l'A., ha sbagliato certo la via, ma si trova in pieno accordo, non soltanto con me ed altri cultori di ragioneria, ma con molti studiosi, e fra i maggiori, di discipline economiche.

Torino, R. Istituto Sup. di scienze economiche e commerciali.

VINCENZO VIANELLO.

Recenti Pubblicazioni

DEL VECCHIO GUSTAVO. — *La crisi economica della Venezia Giulia.* Appendice all'Annuario *L'Italia economica nel 1920*, del Bachi, pp. 403-77.

Il prof. Gustavo Del Vecchio, economista di chiara fama, che al pieno possesso della scienza pura congiunge, come pochi in Italia, quella più laboriosa della Economia applicata e della Politica, intesa alla maniera dantesca, come rigenerazione materiale e spirituale del proprio paese, ha voluto per la seconda volta arricchire il prezioso annuario del Bachi, *L'Italia Economica nel 1921*, di una esposizione sommaria delle condizioni della Venezia Giulia, da lui, per antica devozione alla regione redenta e per la sua qualità di insegnante al R. Istituto Superiore di Studi Commerciali di Trieste, profondamente conosciuta e sempre amorosamente studiata. È l'opera meditata di un economista espressa con il calore di un patriota triestino.

Non è quindi inutile, dato il posto eminente che Trieste occupa nell'economia nazionale, riassumerne con qualche commento critico le conclusioni.

La economia delle terre adriatiche liberate, secondo il Del Vecchio, che ama dare sostanza di cifre alle sue opinioni, accenna, malgrado le dolorose ripercussioni della lunga guerra, della incerta politica italiana, della crisi mondiale, a migliorare. È un lieve miglioramento — espresso principalmente dalla ripresa delle esportazioni verso il Levante, del traffico portuario e ferroviario, dal cresciuto movimento dei depositi nei magazzini generali — che contrasta con il peggioramento della situazione economica degli Stati vecchi e nuovi che costituiscono il retroterra dell'emporio triestino.

Il merito del leggiero miglioramento degli indici demografici, igienici, economici, sociali della complessa situazione generale è certo anche dell'Italia, la quale ha fatto per Trieste e la Venezia Giulia molto e molto più di quello che ad essa consentivano le risorse dei suoi bilanci, stremati dalla guerra. Secondo una dichiarazione del Commissario Generale Civile senatore Mosconi al *Piccolo*, l'Italia ha sostenuto nella Venezia Giulia per le sole spese straordinarie di carattere amministrativo un onere di 1568 milioni, senza contare quindi quelle di ordinaria amministrazione, che ammontano a molte centinaia di milioni e senza calcolare le spese di carattere militare, che pure ascesero, specie nel periodo dell'armistizio, ad una cifra ingentissima. Per mettere gli enti locali maggiormente dissestati in condizioni di provvedere alla continuazione dei più importanti servizii pubblici, l'Erario ha anticipato la somma di 141 milioni, dei quali 120 al solo comune di Trieste.

Tuttociò con il consenso e il plauso del popolo italiano. «Soltanto, avverte a questo proposito il Del Vecchio, se nessuno può biasimare la nazione di aver fatto *poco*, nessuno può lodarla di aver fatto *bene*».

L'osservazione è esatta, ma per chi ricorda la complessità del problema adriatico, alquanto ingiusta. La burocrazia militare e dopo di essa quella civile, allorchè vollero risolvere i problemi commerciali, portuari, ferroviari giuliani commisero errori grossolani che l'azione privata e pubblica, svolgendo accortamente germi, tradizioni, risorse prebelliche, avrebbe sicuramente evitato con qualche beneficio per l'erario. Ma, d'altro canto, non bisogna trascurare la pressione dei motivi di politica regionale, nazionale, internazionale, che in particolare nel periodo immediatamente successivo all'occupazione si im-

posero all'azione amministrativa, affrancata, a causa di essi, da ogni criterio di stretta giustizia.

Sono questi motivi, che spiegano come Trieste, Fiume e Zara, isolate dalla politica internazionale e statale dal loro retroterra, attendano ancora la soluzione soddisfacente dei loro problemi esterni ed interni. Scrive a questo riguardo con l'usata chiarezza e serenità il Del Vecchio, che, fra tutti gli economisti, più intende le realtà concrete, contingenti, storiche: « Città marittime e nate per il traffico in diversa misura sono staccate dal loro retroterra perchè è mancata una politica ferma ed energica nel tutelare il loro interesse veramente essenziale, consistente nel conservare, con le opportune forme politiche ed economiche, il dominio di questi legami in mano nostra, unica condizione perchè fossero sottratte alla generale anarchia politica ed economica del retroterra. Nè il trattato di San Germano, nè quello del Trianon, nè quello di Rapallo, nè gli accordi con gli altri Stati successori, sono stati stesi e applicati in modo conforme a questi criteri fondamentali ». Ora nessuna elargizione, per quanto generosa, poteva sostituire queste loro condizioni essenziali di vita.

Lo stesso, avverte il Del Vecchio, può dirsi per i problemi interni delle autonomie locali. Le migliori intenzioni dei nostri uomini di governo sono state prive di ogni effetto, per mancanza di una adeguata comprensione tecnica dei problemi. Le promesse più larghe, per forza di cose non corrispondenti all'azione concreta, sono condannate ad essere sempre meno mantenute. Si è creata così una permanente causa di irrequietezza, alimentata, e non certo diminuita, dalla larghezza degli aiuti finanziari. Certo una netta affermazione delle necessità politiche ed amministrative del nostro Stato unitario e nazionale sarebbe stata accolta con rispetto da tutte queste popolazioni ed avrebbe facilitato di molto l'opera della necessaria coordinazione amministrativa di queste terre con le altre del Regno. Ed avrebbe fatto apprezzare di più quel tanto di autonomie locali, che si potrà e dovrà conservare.

Eppure, malgrado tutto questo, il Del Vecchio, consapevole delle tiranniche esigenze degli eventi, rifugge da ogni giudizio sfavorevole, ed a ragione.

« Forse — così conclude — alcune difficoltà, che a noi sembrano soltanto grandi furono veramente insuperabili. Forse, i problemi risoluti vincono assai d'importanza quelli, che non furono risoluti. Forse i facilissimi errori evitati sarebbero stati più gravi di quelli commessi. Forse, infine, gli stessi guai, che ora sembrano senza rimedio, saranno invece prossimamente guariti dalla nazione, rinfrancata dal successo della guerra vinta. E l'opera storica della pubblica amministrazione apparirà forse, quando il tempo consentirà di dare la giusta proporzione agli infiniti e complessi suoi elementi, molto migliore di quanto essa apparisca a noi, che siamo ad essi troppo vicini perchè ci sia possibile di comporli adeguatamente in un giudizio sintetico veramente adeguato ».

Così, per ciò che riguarda l'opera della pubblica amministrazione, pensiamo noi pure. Il malcontento di Trieste e della Venezia Giulia è comune a tutti gli empori marittimi, rovinati dal ristagno enorme dei traffici mondiali. Oggi, fra le nazioni tutte, non si scambia neppure la metà delle merci che si permutavano prima della guerra. E ciò con un tonnellaggio da carico molto maggiore del tonnellaggio prebellico. Da ciò il precipitoso ribasso dei noli, e, necessariamente, del prezzo del naviglio da carico, oggi neppure suscettibile di viaggi bastanti a limitare le perdite. Un piroscafo da carico nuovo di 7.500 tonnellate d. w., che nel primo trimestre del 1920, quando culminava la falsa cuccagna dei noli, costava 260.000 sterline, non vale ora che 60.000 sterline, cioè quanto valeva nell'anteguerra. Come pretendere, con simile vertiginoso crollo dei noli e del valore dei piroscafi costruiti o comprati ai prezzi fantastici del biennio 1917-19, che i titoli delle compagnie di navigazione e dei cantieri, cioè dei due poderosi gruppi di imprese, nelle quali si intrecciano in modo assai complesso gli interessi della banca, dell'armamento e delle costruzioni marittime, mantenessero le quotazioni prebelliche? In un solo anno i corsi dei titoli delle tre maggiori società di navigazione triestine, dello Stabilimento Tecnico e del Cantiere di

Monfalcone, investimento prediletto dai risparmiatori triestini, segnano un ribasso di oltre duecento milioni, perduti quando essi per fronteggiare la crisi più erano necessari.

Queste le ragioni profonde della crisi marittima, resa più acuta per Trieste dai fattori particolari, lumeggiati con tanta dovizia di cifre dall'economista petroniano, sereno e severo per gli uomini che mostrano di ignorarle. L'orgasmo di Trieste, si rivela, sia pure in forma diversa, a Genova, nelle aspre contese fra armatori e marinai da molti mesi intenti ad attribuirsi rispettivamente colpe che risalgono a cause generali da essi indipendenti e delle quali entrambi scontano le dolorose conseguenze, aggravate, come a Trieste, dall'assenza di fiducia e di accordi reciproci fra le varie compagnie di navigazione, di cui offrono ora mirabile esempio le società inglesi e tedesco-olandesi per la supremazia dei traffici marittimi fra l'India e l'Europa, e dal regime del lavoro, poco adatto a fronteggiare la crisi e la concorrenza dei porti stranieri.

Tali le cause profonde della crisi che ostacolano la soluzione del problema triestino.

Sono queste cause generali, create dalla mancanza di una vera e propria *pace politica, doganale*, e *monetaria*, che urge rimuovere per ridare alle comunità marittime adriatiche e mediterranee la clientela del retroterra e dell'oltremare e la prosperità sostanziale tramontata ovunque con la guerra.

Se i popoli del vecchio continente sapranno accordarsi per *ricostruire l'unità economica* dell'Europa, distrutta più dai trattati di pace che dalle esigenze della guerra, i porti, i traffici, i cantieri della regione Giulia, abitata da genti in cui rifulgono le più elette virtù marinare, saranno i primi a risorgere.

Maggio 1922.

FEDERICO FLORA.

CHARLIER C. V. L. — *Vorlesungen über die Grundzüge der mathematischen Statistik*. Lund, Verlag Scientia, 1920.

Il valente matematico espone in quest'opera, di carattere elementare, alcune nozioni di metodologia statistica. La forma dell'esposizione è felice, benchè sia dubbia l'utilità di mettere i metodi che richiedono conoscenze matematiche non superficiali alla portata di chi non è in grado di comprenderne lo spirito: si favoriscono, in tal modo, affrettate e inopportune applicazioni. È specialmente notevole la esposizione nitidissima della teoria della dispersione, che lo Charlier riesce a presentare in forma molto semplice ed accessibile anche a lettori non matematici. Il che, in questo caso, è un pregio e non un difetto, poichè la teoria della dispersione costituisce, per così dire, il perno intorno al quale si va svolgendo la moderna metodologia statistica.

G. M.

CZUBER E. — *Die statistischen Forschungsmethoden*. Wien, Seidel, 1921.

L'eminente matematico austriaco dichiara, nell'introduzione a questo manuale, di essere stato ispirato a compilarlo dall'esempio di Yule. Infatti mancava, finora, una esposizione in lingua tedesca dei moderni metodi statistici, e lo Czuber ha colmato tale lacuna.

L'opera non contiene grandi novità; nè tale è il fine cui essa mira, poichè tende piuttosto a mettere alla portata di molti quei metodi che soltanto i pochi capaci di attingere alle fonti originali erano finora in grado di studiare e di applicare. Lo scopo appare pienamente raggiunto: l'esposizione dei metodi è sempre piana e numerosi esempi ne facilitano l'intelligenza.

Il libro è diviso in tre parti: la prima dedicata alla teoria dei caratteri fissi, la seconda alla teoria di caratteri variabili, la terza alle relazioni fra statistica matematica e calcolo delle probabilità.

G. M.

LIPMANN O. — *Abzählende Methoden und ihre Verwendung in der psychologischen Statistik.* Leipzig, Barth, 1921. M. 20.

Il titolo spiega bene l'oggetto del libretto, inteso ad illustrare le applicazioni dei procedimenti d'enumerazione nella statistica psicologica. L'autore non dimostra una profonda conoscenza dei metodi ch'egli vorrebbe insegnare: così un suo preteso perfezionamento al computo del valore mediano (pag. 10) viene a togliere a codesta media quelle qualità che maggiormente ne consigliano l'impiego; così del significato del coefficiente di correlazione e delle sue variazioni egli ha un'idea che non trova alcun riscontro nei criteri sui quali si fonda il calcolo del coefficiente stesso (pag. 31). Purgato di queste e di altre mende, il libretto potrebbe riuscire utile agli studiosi di psicologia come prima introduzione all'impiego dei metodi statistici. G. M.

JORDAN D. F. — *Business forecasting.* New York, Prentice-Hall, 1921.

Tentativo di riduzione a sistema dei criteri per la previsione economica. Questa materia ha ricevuto negli ultimi anni così svariati e poderosi contributi, che il tentativo, se appare audace, non sembra tuttavia prematuro.

L'opera dello Jordan è essenzialmente descrittiva; o meglio, è la parte descrittiva di essa quella che appare più felicemente riuscita: così la descrizione del ciclo economico, nella sua brevità, rimane quasi un modello di esposizione densa, ordinata, esauriente. Molte pregevoli osservazioni, suggerite dalla conoscenza coordinata della teoria economica e dei fatti reali, sono sparse in tutto il libro; ricordiamo segnatamente il capitolo sulle influenze dell'economia monetaria.

È interessante lo studio analitico dei vari sintomi che servono a rispecchiare i vari aspetti della vita economica; e le considerazioni dell'autore possono dare utili avvertimenti e savie norme ai compilatori di numeri indici delle condizioni economiche.

Indubbiamente l'opera avrà buon successo; e nelle venture edizioni l'autore avrà modo di perfezionarla, completando il quadro che in questa prima edizione è in parte soltanto abbozzato. G. M.

PRZIBRAM H. — *Form und Formel im Tierreiche.* Leipzig, Deuticke, 1922. M. 96.

Lo Przibram è un biologo-poeta, che cerca di esporre in forma semplice ed attraente alcune applicazioni di metodi quantitativi nella biologia. Il suo amore per la matematica non regge alle ispide carezze del calcolo sublime, e perciò i contributi di Pearson e della sua scuola non sono troppo apprezzati dal biologo austriaco. Il quale preferisce metodi molto elementari (e dov'è possibile servirsene, tanto meglio!; ma vi sono casi nei quali i metodi elementari falliscono), e, sempre in forma assai semplice, tratta numerosi problemi particolari, fra i quali specialmente interessanti quelli relativi all'accrescimento individuale. Numerosi dati, raccolti alla fine del volume, illustrano la trattazione; dati non sempre cautamente scelti e che lasciano, in fine, l'impressione di significare ben poco. Ma su questo punto non allo statistico, sibbene al biologo, spetta il giudizio.

G. M.

HIRSCH M. — *Die Fruchtabtreibung.* Stuttgart, Enke, 1921. M. 12.

L'autore tratta dell'aborto procurato, studiandone le manifestazioni, le cause, gli effetti, dal punto di vista della pubblica igiene. Mette in evidenza il profondo divario che si è andato formando tra l'opinione corrente intorno al valore morale dell'atto e la gravità della sanzione penale ond'esso è colpito. E dopo una serrata discussione del problema conchiude indicando i provvedimenti più opportuni per prevenire il male piuttosto che per reprimerlo. L.

ERNESTO BENEDUCE, *gerente responsabile.*

Città di Castello, Tipografia della Società Anonima Tip. «Leonardo da Vinci».

Agosto 1922

GIORNALE DEGLI ECONOMISTI

E

RIVISTA DI STATISTICA

Inflazione monetaria e corso dei cambi

SOMMARIO: Prefazione — Capitolo I: La circolazione monetaria in regime di corso forzoso — Capitolo II: Le leggi del prezzo d'equilibrio dei cambi e dell'oro — Capitolo III: Le leggi del prezzo corrente dei cambi e dell'oro nell'economia normale di pace: *a*) Le leggi del prezzo corrente dei cambi e dell'oro nell'ipotesi di un prezzo d'equilibrio costante (1ª approssimazione) — *b*) Le leggi del prezzo corrente dei cambi e dell'oro nell'ipotesi di un prezzo d'equilibrio variabile (2ª approssimazione) — Capitolo IV: Il corso dei cambi in tempo di guerra — Capitolo V: Conferma Statistica delle conclusioni precedenti.

PREFAZIONE.

La guerra mondiale, imponendo a quasi tutti i paesi belligeranti e a non pochi paesi neutrali l'emissione di quantità enormi di carta moneta, e recando con essa perturbamenti gravissimi ai cambi, ha rimesso in discussione la teoria dei cambi esteri in regime di circolazione cartacea ed ha suscitato innumerevoli scritti sull'argomento.

Di questi alcuni trattano il problema con incredibile leggerezza e altro non fanno che ripetere errori già mille volte confutati, per concludere che l'esperienza della guerra ha fatto, anche in materia di cambi, giustizia sommaria delle teorie economiche dominanti; come se una schiera di valorosi economisti abbia potuto per oltre un secolo lavorare sull'equivoco, sull'errore. Altri scritti e questi, conviene riconoscerlo, con serietà scientifica, prendono in esame casi singoli di perturbamenti dei cambi del periodo bellico; ma non si curano per lo più di coordinare questi casi attorno a principii generali; sicchè il loro esame rimane in buona parte un contributo frammentario e isolato. Altri infine, muovendo dai casi in parola, si cimentano in una trattazione più vasta del problema, e, richiamandosi ai principii della scienza, tentano di ricondurre quei casi entro il quadro della teoria generale, per dimostrare come essi, anzichè infirmarla, la confermino pienamente; ma la dimostrazione di questo punto, ancorchè corredata talvolta da una gran copia di dati, apparisce piuttosto forzata e lascia nel complesso scettici e dubitosi. Onde neppure

da questi scritti il problema teorico riceve una soluzione adeguata. Nè di ciò dobbiamo meravigliarci.

Le condizioni in base alle quali furono elaborati gli schemi teorici che possediamo in materia di cambi, sono diverse da quelle create e lasciate dalla guerra. Tali schemi furono elaborati in base alle condizioni normali di pace, in base cioè al presupposto che tutti i paesi sieno economicamente intercomunicanti, che non esistano limitazioni legali alla circolazione internazionale delle merci, dei titoli, dei metalli preziosi, delle divise estere, che gli attriti a tale circolazione sieno insignificanti, e che l'organismo economico dei vari paesi reagisca prontamente ad ogni menomo perturbamento. Ora chiunque conosca, anche superficialmente, le condizioni di fatto create e lasciate dalla guerra sa quanto esse sieno diverse da quelle indicate. Onde è naturale che il fenomeno dei cambi presenti nel periodo che attraversiamo atteggiamenti e aspetti diversi dai normali, che i vari casi cui esso dà o può dar luogo non possano sempre trovar posto entro lo schema teorico che possediamo, e che i tentativi intesi a costringerveli non abbiano avuto esito fortunato. Da ciò però non deve inferirsi, come fanno gli scritti del primo gruppo, che quegli schemi sieno errati, ma semplicemente ch'essi sono incompleti, unilaterali; che cioè quella che va sotto il nome di teoria dei cambi esteri, anzichè la teoria generale è la teoria propria a determinati gruppi di casi e condizioni.

A completare tale teoria, nei punti in cui essa è manchevole, non bastano le indagini frammentarie di cui è sopra parola, non basta aggiungere all'elenco dei casi già studiati quello dei casi nuovi che l'esperienza della guerra ha messo in evidenza. Occorre riprendere in esame i principii su cui la teoria poggia, rielaborare tali principii per esporli in termini più generali, rimuovere i limiti angusti degli schemi teorici esistenti, in modo che in essi possano trovare posto tutti i casi possibili, ricostruire insomma dalle basi l'intera teoria. Tale il compito di fronte al quale viene a trovarsi chiunque voglia studiare a fondo il problema di cui si discorre. Tale il compito che ci proponiamo nel presente lavoro.

CAPITOLO I.

La circolazione monetaria in regime di corso forzoso.

1. L'equazione degli scambi nei paesi a circolazione normale — 2. L'equazione degli scambi nei paesi a corso forzoso.

1. — Il medio circolante dei paesi civili a circolazione normale consta per lo più: 1) di monete metalliche di diverse specie e valore; 2) di biglietti di banca o di stato, convertibili in specie metalliche; 3) di chèques, vaglia bancari, vaglia postali ecc., cioè di tutti i possibili surrogati della moneta (1).

(1) WITHERS, *The meaning of money*. London 1918, Capitoli II a V; FISHER, *The purchasing power of money*. New York 1916, pag. 11 e segg; NICHOLSON, *War Finance*. London 1917, Cap. V.

Se indichiamo con M_1 la massa delle monete metalliche in circolazione effettiva in un paese in un dato momento o periodo, con M_2 la massa dei biglietti di stato o di banca pure in circolazione effettiva, con M_3 la massa degli altri surrogati della moneta, con M la massa totale del medio circolante, sarà $M = M_1 + M_2 + M_3$. I surrogati della moneta, nei limiti in cui entrano in circolazione effettiva, esercitano negli scambi la stessa funzione della moneta metallica. Quindi il valore monetario complessivo di tutti gli scambi di beni, titoli e servigi che si effettuano in un dato paese in un periodo determinato, dipende anzitutto dalla massa, complessiva M del medio circolante in effettiva circolazione in quel periodo stesso (1).

Ma la moneta opera, oltre che con la propria massa, con la velocità di circolazione. E questa è per lo più diversa per le varie parti del medio circolante (2). Se quindi indichiamo rispettivamente con V_1, V_2, V_3 le velocità di circolazione di M_1, M_2, M_3 sarà $M_1 V_1 + M_2 V_2 + M_3 V_3$ il valore monetario complessivo degli scambi effettuati nel periodo in considerazione. Se indichiamo infine con Q il numero complessivo delle unità di beni, servigi, titoli scambiati nel periodo stesso contro la massa del medio circolante in effettiva circolazione, il prezzo medio di questi beni, servigi e titoli, cioè il livello generale dei prezzi P_a sarà dato dalla formula:

$$P_a = \frac{M_1 V_1 + M_2 V_2 + M_3 V_3}{Q} \qquad [1]$$

Questa formula altro non è, con qualche complicazione da noi introdotta ai fini del nostro studio, che la nota *equazione degli scambi* posta dal Fisher a base della così detta *teoria quantitativa.* Fra M_1, M_2, M_3 esistono in ogni paese in qualsiasi momento rapporti quantitativi determinati; e un dato rapporto esiste tra la massa M_2 dei biglietti in circolazione e le riserve metalliche delle banche di emissione, nonchè tra la massa degli chèques in circolazione e le riserve dei biglietti di banca delle banche ordinarie. Questi rapporti costituiscono insieme un complesso sistema di relazioni tra le varie parti del medio circolante e tra queste e le riserve bancarie, e sono elementi fondamentali della teoria del mercato monetario, da noi studiata in un altro nostro lavoro (3). Qui però, per le nostre indagini, tale sistema di relazioni ha un'importanza affatto secondaria, e non è necessario che ne teniamo conto. Noi assumeremo quindi i vari elementi della circolazione come dati di fatto, come termini noti

(1) EDGEWORTH, *Currency and Finance in time of war.* Oxford 1918, pag. 5.

(2) Per la definizione e il concetto di velocità di circolazione vedi: FISHER, *op. cit.*, pag. 352 e segg. Vedi anche: PIGOU, *The value of money*, in « The Quarterly Journal of Economics », novembre 1917, pag. 39 e 45, il quale, pur presentando il problema del valore della moneta sotto un aspetto formalmente diverso dal Fisher, concorda però sostanzialmente con questi sia nei singoli punti, sia nelle conclusioni generali.

(3) FANNO, *Le Banche e il mercato monetario*, Roma 1913, Parte II.

del problema, senza preoccuparci delle relazioni che tra essi esistono. E della formula sopra indicata ci varremo nel modo e nei limiti in cui essa può giovare a chiarire l'impostazione e le varie soluzioni del problema stesso.

2. — Supponiamo che in un paese qualsiasi esista inizialmente uno stato di equilibrio monetario sia in rapporto al mercato interno, sia in rapporto ai mercati esteri, e vediamo quali perturbamenti derivino da successive emissioni di carta moneta. In seguito a una prima emissione di carta, M_2 evidentemente aumenta, il che, ove non mutino le altre condizioni, produrrà un aumento di P_a, cioè dei prezzi. L'aumento dei prezzi, turbando l'equilibrio della bilancia monetaria, promuoverà l'esportazione di oro. Tale esportazione, se effettuata a spese dell'oro in circolazione, produrrà una diminuzione di M_1; se effettuata a spese delle riserve bancarie una diminuzione di M_2. Il risultato sarà in ogni modo una diminuzione delle scorte monetarie del paese emittente. Il quale perciò, qualora continui ad emettere carta moneta dovrà, per non perdere tali scorte per intero, sospendere la convertibilità della carta in oro, ritirare questo dalla circolazione, assegnare alla carta il corso forzoso. Scomparsa dalla circolazione la moneta metallica cioè M_1, il medio circolante resterà costituito soltanto da M_2 e M_3 e l'equazione degli scambi, prospettante la nuova condizione monetaria, sarà la seguente:

$$P_b = \frac{M_2 V_2 + M_3 V_3}{Q} . \qquad [2]$$

Il passaggio dal regime di circolazione normale a quello di corso forzoso determina adunque il passaggio dall'equilibrio monetario corrispondente all'equazione [1] a quello corrispondente all'equazione [2], il passaggio cioè dal livello dei prezzi P_a al livello dei prezzi P_b.

Quali sieno le relazioni tra P_a e P_b, cioè il mutamento che i prezzi subiscono per effetto dell'introduzione del corso forzoso, è impossibile stabilire *a priori*. Tale mutamento dipende da un'infinità di condizioni. Dipende anzitutto dalla massa complessiva del medio circolante. Ora, in seguito al passaggio dall'equilibrio monetario della [1] a quello della [2] tale massa può aumentare, rimanere immutata o diminuire, secondo che l'aumento di M_2 sia $\gtreqless M_1$ e che in pari tempo muti o no M_3. Ma anche V_2, V_3, Q possono eventualmente mutare. E siccome i prezzi sono funzione di tutte queste variabili, così essi muteranno o meno, secondo che nel passaggio dalla [1] alla [2], muti o meno la quantità del medio circolante in relazione agli altri fattori dell'equilibrio monetario, muti o meno cioè quella che comunemente si chiama *quantità relativa* del medio circolante stesso. Ora i vari fattori dell'equilibrio monetario possono variare in misura e direzione differenti; e a seconda del modo in cui le loro variazioni individuali si combinano insieme nei vari casi, diversa è la loro azione sui prezzi. Quindi ad un dato mutamento della quantità assoluta del medio circolante possono corrispondere nei vari casi spostamenti diversi dei prezzi. Ma le alternative possibili si riducono in sostanza per tutti i casi

a tre e cioè che i prezzi restino immutati, diminuiscano, o aumentino. E ad ognuna di queste alternative corrisponde uno stato diverso della circolazione.

Se i prezzi restano immutati ciò significa che i mutamenti avvenuti nei fattori dell'equilibrio monetario si compensano esattamente fra loro, che cioè, qualunque sia il mutamento della quantità assoluta del medio circolante, avvenuto in seguito all'introduzione del corso forzoso, nessuna variazione si è verificata nello stato *relativo* della circolazione.

Se i prezzi diminuiscono ciò significa che in seguito all'introduzione del corso forzoso è avvenuta una diminuzione della quantità relativa del medio circolante. Se i prezzi infine aumentano ciò significa che, in seguito all'introduzione del corso forzoso, è avvenuto un aumento della quantità relativa del medio circolante. Si verifica in questo caso quello stato di esuberanza della circolazione in rapporto ai prezzi internazionali e ai conseguenti bisogni monetari del mercato interno, designato comunemente col termine di *inflazione monetaria* (1). È questo il caso più comune; e di esso quindi più specialmente ci occuperemo.

Ma aumento generale dei prezzi significa deprezzamento del medio circolante nel quale questi sono espressi e misurati. Quindi nel caso in esame l'introduzione del corso forzoso s'accompagna anzitutto al deprezzamento della carta di fronte ai beni e servigi, cioè a quello che il Nicholson chiama *deprezzamento generico* (2). Ma nei paesi a corso forzoso l'oro, scomparendo dalla circolazione, diviene una merce qualsiasi. Deprezzandosi di fronte ai prodotti e servigi la carta, ove esista completa libertà di contrattazione, si deprezza anche di fronte all'oro. Accanto al *deprezzamento generico*, sorge quello che il Nicholson chiama *deprezzamento* specifico della carta, cioè il disaggio di questa rispetto all'oro. Ed il nuovo equilibrio monetario, individuato dalla [2] si stabilisce quindi. nel caso in esame, in corrispondenza a un dato deprezzamento generico e a un dato deprezzamento specifico della carta.

---

(1) Per i vari significati, nei quali viene dai diversi scrittori intesa e adoperata la parola inflazione, tutti però informantisi al concetto generico comune di un aumento della circolazione non richiesto dai bisogni del mercato, e provocato per lo più da una cattiva, per quanto talvolta necessaria, politica monetaria o bancaria vedi; FOXWELL, *Inflation*; in what sense it exists, in «Journal of the Institute of Actuaries», ottobre 1917, pag. 272 e poi inserito nei «Papers on Current Finance», London 1919, Saggio VII, pagg. 220 e segg.; NICHOLSON. *Inflation of the currency and the rise of prices*, in «War Finance», London 1917, pag. 62; KEMMERER, *Inflation*, in «the American Review», giugno 1918, pag. 247; EDGEWORTH, *Currency and Finance in time of war*, Oxford 1918, pag. 10; gli articoli: *The inflation situation* del «Journal of Political Economy», giugno 1918, pag. 667 e: *Inflation again* in «The Economist» di Londra del 12 gennaio 1918, pag. 39; ma sopratutto vedi: PIGOU, *Inflation* in «The Economic Journal», dicembre 1917, pagg. 486 e segg; che con la sua consueta penetrazione tenta di fissare il concetto preciso di inflazione.

(2) NICHOLSON, *Principles of Political Economy*, Vol. II, Libro III, Cap. XV, Sez. 4ª, pag. 128 e il capitolo sopra citato del «War Finance» a pagg. 62 e segg., e il Cap. XIV dell'opera medesima a pagg. 255 e segg.

Ma v'ha di più. I paesi a corso forzoso, al pari di quelli a circolazione normale, si servono, per saldare i loro debiti all'estero, oltre che dei metalli preziosi, delle così dette divise straniere. Il prezzo al quale tali divise sono negoziate e che esprime il rapporto in cui la moneta nazionale si scambia contro la moneta estera o i titoli che la rappresentano, costituisce il così detto corso dei cambi. Ora se la carta del paese a corso forzoso è deprezzata di fronte all'oro e ai prodotti, essa verrà con ogni probabilità a deprezzarsi anche di fronte alla divisa estera; e tale suo deprezzamento si tradurrà in un prezzo dei cambi superiore in una data misura, all'originario pari dei cambi. Eccoci qui adunque portati al nocciolo del nostro problema. L'introduzione del corso forzoso in un paese, ove s'accompagni al rialzo del prezzo dei prodotti, s'accompagna altresì al rialzo del prezzo dell'oro, e al rialzo del cambio, s'accompagna in altri termini a un triplice deprezzamento della carta e cioè: 1) di fronte ai prodotti; 2) di fronte alla moneta metallica nazionale; 3) di fronte ai titoli rappresentanti monete estere.

Il compito che ci siamo prefissi è appunto di studiare le leggi del prezzo dell'oro e dei cambi in regime di corso forzoso. Come per qualsiasi prezzo è necessario anche qui, per ben comprendere il funzionamento del mercato, distinguere il prezzo d'equilibrio dal prezzo corrente e chiarirne le relazioni; il prezzo corrente che è la risultante delle contrattazioni effettive del mercato e si determina di volta in volta in relazione alle mutevoli condizioni della domanda ed offerta di mezzi di pagamento per l'estero; il prezzo d'equilibrio che rappresenta il prezzo corrispondente alla posizione d'equilibri stabile del mercato. Nel caso di due paesi a circolazione normale il prezzo d'equilibrio dei cambi è dato dalla parità monetaria metallica dei due paesi ed è quindi fisso e determinato. Ma nel caso di paesi a corso forzoso, in cui il cambio trovasi quotato tra una moneta cartacea e una metallica, oppure tra due monete cartacee, il prezzo d'equilibrio dei cambi non ha più alcuna relazione coll'originaria equivalenza metallica delle monete dei due paesi, e si determina in base a leggi proprie. Due sono quindi le parti, di cui consta una teoria completa dei cambi dei paesi a corso forzoso; l'una riguardante le leggi del prezzo d'equilibrio, l'altra le leggi del prezzo corrente. Allo studio delle prime dedicheremo il capitolo seguente, allo studio della seconda quello successivo.

CAPITOLO II.

Le leggi del prezzo d'equilibrio dei cambi e dell'oro.

1. Il prezzo d'equilibrio dei cambi e dell'oro in regime di moneta cartacea a corso forzoso — 2. Elementi determinanti tale prezzo — Casistica delle sue variazioni — Teorema del Cassel — 3, 4, 5, 6. Influenza delle previsioni sul prezzo d'equilibrio attuale dei cambi e dell'oro.

1. — Lo studio delle leggi dei prezzi d'equilibrio dei cambi e dell'oro si riduce alla determinazione della misura nella quale tali prezzi si elevano in seguito al passaggio del mercato monetario dalla posizione d'equilibrio

corrispondente alla [1], alla posizione d'equilibrio corrispondente alla [2], e delle condizioni che concorrono a determinare tale misura. Ci occuperemo dapprima del prezzo dell'oro, quindi di quello dei cambi e finalmente dei due insieme.

L'oro nel paese a corso forzoso passa, come si è visto, dalla posizione di merce-moneta a quella esclusiva di merce. Quindi se tale passaggio non avesse alcuna influenza sul valore mondiale dell'oro, se cioè il valore di questo rispetto ai prodotti restasse immutato sul mercato interno e internazionale, l'oro, nel paese a corso forzoso, dovrebbe apprezzarsi di fronte alla carta nella stessa misura di tutti gli altri prodotti. E il nuovo equilibrio monetario dovrebbe stabilirsi in corrispondenza a un deprezzamento generico della carta esattamente uguale al suo deprezzamento specifico, cioè a un rialzo del prezzo dell'oro esattamente uguale a quello degli altri beni. Ma le emissioni di carta, se ragguardevoli, provocano presto o tardi l'introduzione del corso forzoso e disimpegnano dagli impieghi monetari una data massa di oro. Di questa una parte affluisce sul mercato interno dell'oro-merce, deprezzandolo direttamente, e un'altra parte, ove misure restrittive non lo impediscano, si riversa nei paesi stranieri (1). Ora, qualunque sia la direzione che l'oro prende all'inizio, esso, per la legge classica della distribuzione dei metalli preziosi che anche in presenza degli odierni complicati congegni bancari trova riscontro (2), finisce col diffondersi in tutti i paesi del mondo e, nei limiti di ciascun paese, col riversarsi simultaneamente nei canali della circolazione e sul mercato dei metalli preziosi, producendo in tutti lo stesso effetto: il deprezzamento del medio circolante, cioè della moneta aurea, che ne è la base, e il deprezzamento dell'oro-merce. Anzi tale distribuzione effettuasi in modo che, nei limiti consentiti dagli attriti esistenti, il deprezzamento della moneta aurea risulti in definitiva uguale in tutti i paesi, ed in ciascun paese, compreso quello a corso forzoso, uguale al deprezzamento dell'oro-merce (3). E così le emissioni di carta-moneta e l'introduzione del corso forzoso in uno o più paesi determinano, unitamente al deprezzamento della carta di questi, il deprezzamento mondiale dell'oro.

Fra il deprezzamento della carta nei paesi a corso forzoso e il deprezzamento mondiale dell'oro non esiste una relazione quantitativa determinabile *a priori*, l'uno essendo nella misura indipendente dall'altro. Il deprezzamento della carta, cioè il rialzo dei prezzi nei paesi a corso forzoso dipende dal grado d'inflazione della rispettiva circolazione cartacea e può quindi variare notevolmente da paese a paese. Il deprezzamento dell'oro, cioè il rialzo dei prezzi negli

(1) FERRARIS, *Moneta e corso forzoso*. Milano 1879; SUPINO, *Principii di Economia Politica*. Napoli 1914, pag. 315; FANNO, *La moneta e le correnti monetarie*. Torino 1908, pag. 82.

(2) FANNO, *Le banche e il mercato monetario*, Roma 1912 pag. 333.

(3) RICARDO, *Principles of Political Economy*. London 1917, Cap. VII, pag. 83, J. ST. MILL, *Principles of political Economy*, Libro III, Cap. XIX; LORIA, *Il valore della moneta* in « Bibl. dell'Econ. », Serie IV, Vol. VI, pag. 36.

altri paesi dipende invece, come vedremo da un'infinità d'altre condizioni, indipendenti tutte dalle condizioni che influiscono sui prezzi del paese o paesi a corso forzoso, ancorchè per una parte si ricolleghino ad esse. Quindi il rialzo dei prezzi nel paese o paesi a corso forzoso può indifferentemente, secondo i casi, essere maggiore, uguale, o minore del rialzo dei prezzi negli altri paesi. E, ove numerosi sieno i paesi a corso forzoso, può essere in alcuni di essi maggiore, in altri minore, in altri ancora eventualmente uguale al rialzo dei prezzi nei paesi a circolazione aurea normale, cioè al rialzo mondiale dei prezzi.

La misura di tale rialzo o, ciò che è lo stesso, del deprezzamento mondiale dell'oro dipende, come si è detto, da numerose condizioni; e quindi varia infinitamente da caso a caso. A parità di tutte le altre condizioni essa dipende dalla quantità di oro che entra nei vari paesi e dall'aumento complessivo della circolazione che questa quantità in definitiva vi produce. Ora la quantità di oro che entra in ciascun paese dipende dalla quantità complessiva che ne esce dal paese esportatore e dal numero ed importanza economica assoluta e comparativa di vari paesi importatori. L'aumento della circolazione, che quest'oro produce nei paesi in cui viene importato, dipende dal sistema bancario di ciascun paese e dalla parte di quest'oro che viene da ciascun paese destinata ad usi industriali, cioè dalla curva mondiale di domanda dell'oro per tali usi. Quindi, data la curva di domanda mondiale dell'oro per usi industriali e dato nei vari paesi un determinato sistema bancario, la misura del rialzo dei prezzi in ciascuno di essi e quindi nel mondo intero, varia, pari restando tutte le altre condizioni, in funzione della massa di oro esportata dal paese o paesi a corso forzoso, e del numero ed importanza economica dei paesi nei quali l'oro affluisce. Il che porta a concludere che tale misura è, con ogni probabilità, minima nei casi in cui uno solo e di poca importanza sia il paese che introduce il corso forzoso; massima nei casi in cui il corso forzoso sia introdotto simultaneamente da molti paesi, e poco numerosi e ristretti sieno di conseguenza i mercati di sbocco aperti all'oro (1).

Qualunque sia in ogni modo tale misura, sta il fatto che l'introduzione del corso forzoso in uno o più paesi, tende a produrre il rialzo mondiale dei

---

(1) Una conferma delle conclusioni del testo viene fornita dalle recenti esperienze della conflagrazione mondiale, in cui le enormi emissioni di carta moneta dai paesi belligeranti, promuovendo un cospicuo esodo di oro da questi verso i pochi paesi rimasti neutrali, ha determinato in essi un aumento cospicuo delle riserve bancarie, un'espansione ragguardevole della circolazione fiduciaria, e quindi un notevole deprezzamento del loro medio circolante, cioè un notevole deprezzamento mondiale dell'oro. (NICHOLSON, *The abandonment of the gold standard* in « War Finance », London 1917, pag. 28; WICKSELL, *The scandinavian gold policy* in « the Economic Journal », settembre 1916 pag. 313; KEMMERER, *Inflation* in « the American Economic Review », giugno 1918, pag. 259; VERRIJN STUART, *The gold question* in « the Ecomomic Journal », marzo 1919, pag. 51; CASSEL, *The depreciation of gold* in « the Economic Journal », marzo 1917, pag. 346; HAWTREY, *The gold standard* in « the Economic Journal », dicembre 1919, pag. 432)

prezzi, cioè il deprezzamento mondiale dell'oro. Ora da questo deriva una conseguenza capitale pel nostro problema. Infatti il deprezzamento subìto dalla carta-moneta di fronte ai prodotti ed all'oro, in seguito all'introduzione del corso forzoso, si misura prendendo come termine di confronto il suo valore al momento di tale introduzione, cioè il livello generale dei prezzi in tale momento e il pari della carta con l'oro, e calcolando di quanto nel momento che si considera si sia elevato proporzionalmente tale livello e di quanto pure proporzionalmente si sia elevato il prezzo dell'oro in carta. Ora se è vero che, mentre la carta si deprezza di fronte ai prodotti, l'oro, per effetto delle emissioni di carta, si deprezza pure di fronte a questi, ne segue che il deprezzamento della carta di fronte ai prodotti deve sempre necessariamente essere maggiore del suo deprezzamento di fronte all'oro, che questo cioè a stretto rigore non può mai coincidere esattamente con quello. Si tratterà talvolta di una differenza infinitesima. Ma una differenza, per quanto piccola, c'è sempre; e di essa va quindi tenuto conto, come di un fatto normale, in una teoria generale (1). Ciò essendo, l'equilibrio monetario non può evidentemente raggiungersi in corrispondenza a un deprezzamento generico della carta, esattamente uguale al suo deprezzamento specifico. Altre devono essere le condizioni a cui tale equilibrio trovasi subordinato. Vediamo quali sieno queste condizioni.

Sieno A e B due paesi, il primo a corso forzoso il secondo a circolazione normale. I prezzi dei due paesi stanno fra loro in un determinato rapporto. Se indichiamo con P_α i prezzi di A con P_β i prezzi di B sarà $\frac{P_\alpha}{P_\beta}$ questo rapporto. Nelle contrattazioni quotidiane dei cambi le monete dei due paesi si scambiano in un determinato rapporto fra loro. Se per ottenere la quantità m_β della moneta del paese B occorre dare la quantità m_α della moneta del paese A sarà $\frac{m_\alpha}{m_\beta}$ il rapporto di scambio delle monete, vale a dire il prezzo della moneta aurea di B nella moneta cartacea di A. È evidente che ogni qualvolta sia $\frac{P_\alpha}{P_\beta} < \frac{m_\alpha}{m_\beta}$, cioè sieno i prodotti, i servizi, i titoli valutati in A, comparativamente all'oro, meno che in B, sorge la convenienza pel paese A a trasferire a B prodotti e titoli contro oro, e pel paese B a trasferire ad A

(1) È quindi inesatto quanto afferma il LORIA (*Il valore della moneta*, II Edizione, Torino 1901 pag. 123 e segg.) e cioè che il disaggio della carta-moneta di fronte all'oro tende in condizioni di equilibrio ad adeguarsi al suo deprezzamento di fronte ai prodotti. Analoga inesattezza trovasi in: GRAZIANI, *Istituzioni di economia politica*, Torino, 1917, pag. 842, e nel nostro lavoro su: *La moneta e le correnti monetarie*, Torino 1908, pag. 69. Il Nicholson invece riconosce che il deprezzamento generico e il deprezzamento specifico della carta non possono a stretto rigore coincidere fra loro. Ma a questa conclusione giunge limitatamente al caso particolare di un mercato chiuso, mentre essa, come si è visto, vale anche pel caso di mercati comunicanti. (NICHOLSON, *Principles of Political Economy*, London 1903, Vol. II. Libro III. pag. 129).

oro contro prodotti e titoli. Ora, qualunque sia nei due paesi lo stato iniziale della reciproca bilancia commerciale e monetaria, questa, per effetto della divergenza tra quei due rapporti si altera in modo da produrre in definitiva il risultato accennato. Ma i trasferimenti in parola di oro, di prodotti, di titoli tendono, nell'effettuarsi, ad elevare i prezzi in A, a deprimerli in B, a far diminuire il prezzo dell'oro in carta nel paese A, ad attenuare cioè via via ed infine ad eliminare quella divergenza tra i due rapporti indicati, da cui tali trasferimenti ricevono in origine impulso. Quindi tale divergenza non può essere permanente. Ogni qualvolta si manifesti, essa suscita immediatamente un processo di azioni e reazioni tendenti ad eliminarla. E la tendenza quindi di quei due rapporti, qualora esista fra essi inizialmente la divergenza indicata, è di essere portati via via a coincidere fra loro. Quanto avviene nel caso ora esaminato avviene in senso inverso nel caso in cui sia $\frac{P_\alpha}{P_\beta} > \frac{m_\alpha}{m_\beta}$. Onde per legge di equilibrio (ove naturalmente si prescinda dalle spese di trasporto dei vari beni e dagli altri ostacoli che eventualmente possono limitarne la circolazione internazionale) quei due rapporti tendono a coincidere fra loro; e la coincidenza individua appunto la posizione di equilibrio monetario fra i due paesi.

Ma i pagamenti all'estero possono, come si è visto, effettuarsi oltre che col trasferimento materiale di oro, mercè l'invio di chèques, cambiali ecc. Ora questi titoli di credito, se pagabili in un paese a circolazione normale, equivalgono sempre in questo, ove per semplicità si faccia astrazione dalla loro scadenza, ad oro, perchè nel paese in cui sono esigibili sono sempre convertibili in moneta aurea. Quindi nel paese a corso forzoso il loro prezzo in carta, a prescindere dalle spese di trasporto, tende a coincidere col prezzo dell'oro. E poichè tale prezzo tende a coincidere col rapporto $\frac{P_\alpha}{P_\beta}$, così anche il corso dei cambi tende a coincidere con tale rapporto. Concludendo quindi, ove si indichi con $\frac{m_\alpha}{c_\beta}$ il corso dei cambi del paese A sul paese B, la posizione d'equilibrio monetario fra i due paesi resta indviduata dalle seguenti eguaglianze.

$$\frac{P_\alpha}{P_\beta} = \frac{m_\alpha}{m_\beta} = \frac{m_\alpha}{C_\beta}$$

E da tali eguaglianze resta altresì individuato il prezzo d'equilibrio dei cambi e dell'oro.

2. — Questa conclusione è di capitale importanza perchè ci dà modo di porre in rilievo i fattori che direttamente o indirettamente influiscono sul prezzo d'equilibrio dell'oro e del cambio nei paesi a corso forzoso.

Infatti i prezzi generali dei vari paesi, ben lungi dall'essere elementi semplici e originari, sono elementi complessi e derivati, il cui valore si determina

in funzione di tutti gli elementi ch'entrano nella nota equazione degli scambi di ciascun paese. Se noi quindi ai due simboli $P\alpha$ $P\beta$ sostituiamo le corrispondenti equazioni degli scambi, otterremo le seguenti eguaglianze che, sebbene riferite al caso specifico dei due paesi A e B, prospettano il quadro generale dei fattori, che influiscono sul prezzo d'equilibrio dell'oro e sul corso dei cambi di qualsiasi coppia di paesi, di cui l'uno sia a circolazione cartacea e l'altro a circolazione normale.

$$\frac{\dfrac{M\alpha_2 V\alpha_2 + M\alpha_3 V\alpha_3}{Q\alpha}}{\dfrac{M\beta_1 V\beta_1 + M\beta_2 V\beta_2 + M\beta_3 V\beta_3}{Q\beta}} = \frac{m\alpha}{m\beta} = \frac{m\alpha}{c\beta}$$

Da tali eguaglianze emerge come il prezzo d'equilibrio del cambio e dell'oro vari in funzione di numerosissimi fattori, di cui alcuni inerenti al paese a corso forzoso, altri ad esso estranei e inerenti invece al paese a circolazione normale. Siccome poi i paesi a circolazione normale sono fra loro, oltrechè commercialmente, monetariamente comunicanti e i loro eventuali squilibri monetari si correggono immediatamente, mercè il pronto trapasso di moneta talchè i prezzi seguono in essi lo stesso andamento (1), così $P\beta$, o la corrispondente equazione degli scambi può nei rapporti del paese a corso forzoso, considerarsi come propria non già a un solo paese, ma a tutti i paesi a circolazione normale, cioè al mercato internazionale. Ponendo quindi il problema nella sua forma generale si può dire che il prezzo dell'oro e il corso dei cambi del paese a corso forzoso coi paesi a circolazione normale, dipende da tutti gli elementi determinanti i prezzi nel paese stesso e da tutti gli elementi che concorrono a determinare i prezzi sul mercato internazionale.

In qual modo, ferme rimanendo le condizioni monetarie di quest'ultimo, il prezzo d'equilibrio dei cambi muti in conseguenza di un cambiamento delle condizioni monetarie del paese a corso forzoso, è facile dimostrare. È evidente infatti che quanto tende ad aumentare i prezzi in A tende ad elevarvi il prezzo di equilibrio del cambio; quanto tende a diminuirvi i prezzi, tende a deprimervi tale prezzo di equilibrio. Quindi un aumento della quantità di carta, un aumento della velocità di circolazione di questa, una diminuzione del movimento degli affari, tendono isolatamente e cumulativamente, ove avvengano, *caeteris paribus*, ad elevare il prezzo d'equilibrio del cambio. Perturbamenti inversi tendono a mitigarlo.

Inversa è l'azione dei perturbamenti monetari del mercato internazionale. Tutto quanto tende a deprimere in questo i prezzi, tende ad inasprire il prezzo d'equilibrio del cambio del paese a corso forzoso. Quindi l'espansione della circolazione nei grandi centri monetari, dovuta sia all'espansione del credito, sia all'aumento della produzione dell'oro, l'aumento della velocità di circola-

---

(1) LAYTON, *An introduction to the study of prices*, London, 1914, pag. 23.

zione della moneta, la diminuzione del movimento degli affari, tendendo ad aumentare i prezzi sui mercati internazionali concorrono singolarmente e cumulativamente a scemare il prezzo d'equilibrio dei cambi del paese a corso forzoso. Inversamente avviene nel caso opposto. Ora, a prescindere dalle ampie ondate di aumento o di diminuzione dei prezzi, che hanno durate irregolarissime, talvolta di decenni, talaltra perfino di secoli, i prezzi, entro brevi periodi, seguono per lo più un andamento ciclico con ritmi di massimi e minimi periodici, contrassegnati dalle alterne vicende dei *booms* e delle crisi economiche. Non è quindi a meravigliarsi se nei periodi di *booms* il corso dei cambi dei paesi a corso forzoso tenda a diminuire, e nei periodi di crisi o di depressione del mercato internazionale esso tenda invece ad aumentare (1).

Ma le variazioni delle condizioni monetarie, anzichè limitarsi al paese a corso forzoso o al mercato internazionale possono avvenire simultaneamente e nell'uno e nell'altro. In tal caso gli effetti globali sul prezzo di equilibrio del cambio possono essere i più vari. E a questo riguardo possono verificarsi varie combinazioni.

Se nel paese a corso forzoso mutano le condizioni monetarie in modo da produrvi un ribasso dei prezzi, e nello stesso senso agiscono simultaneamente i mutamenti monetari sul mercato internazionale, il prezzo d'equilibrio del cambio del paese a circolazione cartacea diminuirà, rimarrà immutato (2), o aumenterà, secondo che la diminuzione dei prezzi nel primo paese sia maggiore uguale o minore che negli altri. La diminuzione del prezzo d'equilibrio del cambio in ogni modo, nei casi in cui si verifica, è minore che se i prezzi sul mercato internazionale fossero rimasti stazionari. Se ne deduce che se la diminuzione dei prezzi nel paese a corso forzoso è dovuta a una diminuzione della quantità assoluta della carta in circolazione, seguirà ad essa una diminuzione un aumento, o una completa stazionarietà del prezzo d'equilibrio dei cambi, secondo che si verifichi l'una o l'altra delle soluzioni indicate. Onde possono verificarsi dei casi, apparentemente paradossali, in cui alla diminuzione della quantità assoluta e relativa della carta in circolazione in un paese faccia riscontro un aumento del prezzo d'equilibrio del cambio.

---

(1) Una conferma di quanto sopra per gli Stati Uniti, l'Italia, l'Austria, la Russia per il periodo di prezzi internazionali ascendenti 1866-72 trovasi in: FERRARIS, *Moneta e corso forzoso*, Milano 1879, pagg. 26, 32, 34, e Saggi di Economia, Statistica ecc., pag 366; vedi anche il nostro lavoro su: *La moneta, le correnti monetarie ecc.*, pag. 71 - Per l'Italia per tutto il periodo 1871-1913 vedi: JANNACCONE, *Relazioni fra commercio internazionale, cambi esteri e circolazione monetaria in Italia*, estratto dalla « Riforma Sociale », novembre-dicembre 1918, pagg. 48 e segg.

(2) È quanto è avvenuto nei riguardi del cambio tra l'Inghilterra e gli Stati Uniti a partire dalla seconda metà del 1920. La politica deflazionista seguita simultaneamente in entrambi paesi ha determinato in entrambi un notevole ribasso dei prezzi. Ma il ribasso avvenuto agli Stati Uniti essendo stato maggiore di quello avvenuto in Inghilterra fu seguito, anzichè da un miglioramento da un peggioramento del cambio della sterlina sul dollaro. (*Il problema monetario mondiale* in « Rivista Bancaria » 20 ottobre 1921, pag. 574)

Inverso a questo, ma analogo nei risultati è il caso di mutamenti nelle condizioni monetarie di un paese a corso forzoso e degli altri paesi, che rechino simultaneamente nell'uno e negli altri un aumento dei prezzi. Se nel paese a corso forzoso le condizioni monetarie mutano in modo da produrvi un rialzo dei prezzi, mentre sul mercato internazionale mutano in modo da produrvi un ribasso, il prezzo d'equilibrio dei cambi nel primo paese aumenterà in ragione dello spostamento complessivo in senso inverso dei due gruppi di prezzi, cioè in proporzione maggiore che se sul mercato internazionale i prezzi fossero rimasti immutati.

Se infine nel paese a corso forzoso mutano le condizioni monetarie in modo da produrvi un ribasso dei prezzi, mentre sul mercato internazionale mutano nel senso di portarvi un rialzo, il prezzo d'equilibrio del cambio nel primo paese diminuirà in ragione dello spostamento complessivo inverso dei due gruppi di prezzi, diminuirà cioè in proporzione maggiore, che se i prezzi sul mercato internazionale fossero rimasti immutati.

Da ciò vedesi che il prezzo d'equilibrio del cambio di un paese a corso forzoso sopra un paese a circolazione normale dipende non soltanto dalle condizioni monetarie del primo, ma da queste e da quelle del secondo; dipende cioè dallo stato relativo della circolazione di entrambi. E poichè trattasi per uno dei due paesi di circolazione cartacea, con ogni probabilità inflazionata, così può dirsi che il prezzo d'equilibrio dipende dal *grado d'inflazione della circolazione del paese a corso forzoso*, rispetto alla circolazione metallica dell'altro.

Quanto si è detto per questo caso vale, *mutatis mutandis*, per il caso di due paesi entrambi a corso forzoso. Infatti se nel denominatore del primo membro della formula a pag. 351 sostituiamo alla equazione degli scambi di un paese a circolazione normale, quella di un paese a corso forzoso, si avrà la rappresentazione schematica di tale caso. E da questa apparirà chiaramente come per essa valga la casistica sopra esposta e valgano altresì le soluzioni relative. Soltanto, trattandosi in questo caso di due circolazioni cartacee per lo più entrambe inflazionate, non può dirsi, come nel caso precedente, che il prezzo d'equilibrio dipende dal grado di inflazione di una sola di esse, ma si dovrà tener conto del grado di inflazione di entrambe. Onde in questo caso il prezzo di equilibrio del cambio dipende dal *grado relativo d'inflazione della circolazione* di entrambi i paesi. Questo teorema è dovuto al Cassel (1).

Da tale teorema deducesi che il prezzo d'equilibrio dei cambi tra paesi a corso forzoso può nei vari casi fissarsi a limiti diversi; può cioè secondo i casi fissarsi alla vecchia parità cambiaria, oppure al di sopra, oppure al di sotto di questa. Si fisserà alla vecchia parità cambiaria ogni qualvolta il grado di inflazione della circolazione di entrambi i paesi considerati sia uguale.

---

(1) CASSEL, *The present situation of the foreign exchanges* in « the Economic Journal », marzo 1916 pag. 64 e settembre 1916 pag. 321.

Si fisserà al di sopra di quella ogni qualvolta il grado d'inflazione del paese del quale si considera il cambio, sia maggiore del grado d'inflazione dell'altro paese. Si fisserà al di sotto di quella ogni qualvolta il grado d'inflazione del primo paese sia minore di quello del secondo. Avvertesi però che, trattandosi dei cambi di due paesi a corso forzoso, l'espressione « parità cambiaria » perde il suo significato originario di equivalenza metallica delle monete dei due paesi, per assumere quello di un semplice termine di riferimento, inteso a individuare il rapporto attuale di scambio delle monete dei due paesi, in confronto al loro rapporto orginario. Avvertesi inoltre che nel caso di due paesi a corso forzoso il premio dell'oro in ciascuno di essi è sempre maggiore del corso dei cambi di uno dei due sull'altro, e ciò perchè il premio dell'oro esprime il grado di deprezzamento della moneta cartacea di ciascuno dei due paesi relativamente alla moneta aurea, mentre il corso dei cambi esprime il grado di deprezzamento della moneta cartacea di un paese in confronto alla moneta cartacea di un altro, essa pure deprezzata di fronte all'oro.

3. — Dire che il prezzo di equilibrio dei cambi si commisura al grado relativo di inflazione della circolazione equivale a dire ch'esso si commisura alla quantità relativa di moneta in effettiva circolazione in ciascun paese. È cioè, in altri termini, affermare la sua dipendenza dalla quantità. Ma le azioni economiche sono connesse fra loro, oltre che nello spazio, nel tempo; e i prezzi, qualunque essi sieno, rispecchiano, sia nel loro stato in un determinato momento, sia nel loro andamento nel tempo, questa tendenza a conformare le condizioni presenti alle presunte o accertate condizioni avvenire. Tale è il caso anche del prezzo d'equilibrio dei cambi dei paesi a corso forzoso. La prospettiva di un aumento o di una diminuzione di tale prezzo determina il suo aumento o la sua diminuzione immediata. Ciò si verifica per l'azione che la previsione di variazioni avvenire del valore della carta moneta esercita sul suo valore attuale. Quest'azione si esercita sia pel tramite del mercato interno, sia pel tramite dei mercati esteri. Vediamo come essa si esplichi nel-nell'uno e negli altri.

4. *Mercato interno.* Prendiamo per semplicità a considerare il caso dei cambi tra un paese a corso forzoso e un paese a circolaziore normale. Le previsioni relative al futuro valore della carta del primo paese possono essere nel senso di un aumento o di una diminuzione di tale valore. Ma aumento o diminuzione del valore della carta significa diminuzione o aumento dei prezzi nel paese considerato, e quindi diminuzione o aumento del prezzo d'equilibrio dei suoi cambi sull'altro paese. Onde se si prevedono variazioni future del valore della carta in un dato senso e in una data misura, a queste variazioni corrisponderanno, nel momento in cui si verificano, variazioni inverse e in misura corrispondente del prezzo di equilibrio dei cambi e dell'oro. Vediamo adunque come queste previsioni si scontino, dieno cioè luogo immediatamente a variazioni correlative del prezzo d'equilibrio in parola. Ogni qualvolta si preveda una diminuzione del valore della carta, cioè un aumento ge-

nerale dei prezzi sorge la convenienza per i detentori di prodotti a ritirare questi dal mercato in attesa del previsto rialzo, e per coloro che ne sono sprovvisti a comperare anche a prezzi rialzati, tutti i prodotti che possono trovare sul mercato, ancorchè non ne abbiano immediato bisogno; e ciò sia per impiegare immediatamente in prodotti tutta la massa di moneta disponibile, sia per speculare al rialzo, ricorrendo eventualmente, se necessario, anche al sussidio del credito. Orbene questo speciale orientamento dell'attività dei venditori, consumatori e speculatori tende a modificare immediatamente i vari elementi dell'equazione degli scambi e pel loro tramite il valore della moneta. Anzitutto infatti il ritiro da parte dei venditori dei loro prodotti dal mercato determina una diminuzione della massa dei beni circolandi. E che ciò sia in tutti i casi è evidente. Diversa è invece nei vari casi l'azione che gli acquisti antecipati di prodotti esercitano sugli altri elementi dell'equazione degli scambi, secondo che tali acquisti si effettuino con o senza il sussidio del credito. Gli acquisti effettuati senza tale sussidio si compiono sia a spese dei risparmi che consumatori e speculatori possono eventualmente avere disponibili, sia a spese delle scorte monetarie che essi, in determinati momenti, hanno normalmente a propria disposizione, in dipendenza del diverso ritmo con cui redditi e bisogni si maturano. Il quale fa sì che (a prescindere dalla parte dei redditi stessi, eventualmente destinata al risparmio) delle somme complessive, rappresentanti tali redditi, di cui consumatori e speculatori acquistano periodicamente la disponibilità, solo una parte sia da essi spesa immediatamente, e un'altra parte sia invece trattenuta da essi presso di sè per qualche tempo, in attesa che si maturino i bisogni a cui è destinata. È questa seconda parte che, in condizioni normali, forma le scorte in parola; ed è questa seconda parte che, nel caso in esame, viene invece, al pari della prima, spesa immediatamente nell'acquisto di prodotti, cioè riversata immediatamente sul mercato. Ora questo pronto rifluire sul mercato di tutta la carta rappresentante i redditi dei consumatori e speculatori si risolve in un aumento della sua velocità di circolazione. Onde gli acquisti in parola determinano un aumento di tale velocità. Gli acquisti che si effettuano col concorso del credito determinano invece, considerati nel loro complesso, un aumento della carta in circolazione.

Diminuzione della massa dei beni circolandi, aumento di velocità di circolazione della carta moneta, aumento della sua quantità, ecco dunque i mutamenti che si producono nei vari elementi della equazione degli scambi non appena si presenti la prospettiva di un futuro deprezzamento della carta. Questi tre mutamenti tendono, come sappiamo, sia singolarmente, sia cumulativamente a deprimere il valore della carta, cioè ad elevare i prezzi. Onde la semplice previsione di un futuro deprezzamento della carta ne determina il deprezzamento immediato, determina cioè immediatamente l'aumento generale dei prezzi atteso per l'avvenire (1). Ma se i prezzi si elevano nel paese

---

(1) Un cenno sommario di quanto è esposto nel testo trovasi in: FISHER, *The purchasing power of money*, New York 1911, pagg. 261-3.

a corso forzoso, mentre essi rimangono immutati negli altri paesi, aumenta il rapporto tra i prezzi nazionali e i prezzi esteri, aumenta cioè il prezzo d'equilibrio del cambio e dell'oro (1). Onde la semplice previsione del futuro deprezzamento della carta ha per effetto di elevare immediatamente il prezzo d'equilibrio del cambio e dell'oro. Ma quale la misura del rialzo di tale prezzo?

Se indichiamo con $P_{\alpha p}$ i prezzi presenti del paese a corso forzoso, con $P_{\alpha f}$ i suoi previsti prezzi futuri, con $P_{\beta p}$ i prezzi presenti e futuri del mercato internazionale, con O_p e D_p e O_f e D_f rispettivamente i prezzi presenti e futuri dell'oro e della divisa estera nel paese a corso forzoso, saranno rispettivamente:

$$\frac{P_{\alpha p}}{P_{\beta p}} = O_p = D_p \qquad [1] \qquad \text{e} \qquad \frac{P_{\alpha f}}{P_{\beta p}} = O_f = D_f \qquad [2]$$

le due posizioni d'equilibrio iniziali e terminali del mercato dei cambi e dell'oro, prima e dopo il deprezzamento della carta. Ogni speculatore perfetto non mancherà di individuare preventivamente la posizione terminale [2], e, tenderà, mercè il suo intervento, a spostare immediatamente verso di essa il mercato. Ma questa non sarà raggiunta immediatamente. Essendo infatti $P_{\alpha f}$ i previsti prezzi futuri realizzabili dopo il tempo t, saranno $\frac{P_{\alpha f}}{(1+i)^t}$ gli equivalenti prezzi attuali. Tali prezzi, almeno in teoria, tenderanno a fissarsi immediatamente. E il rapporto tra i prezzi nazionali e i prezzi esteri che tenderà a stabilirsi sul mercato, non sarà nè il rapporto indicato dalla [1], nè quello della [2], ma il rapporto intermedio $\frac{P_{\alpha f}}{P_{\beta p}(1+i)_t}$. Ora essendo O_f e D_f rispettivamente i previsti prezzi futuri del cambio e dell'oro saranno $\frac{O_f}{(1+i)^t}$ e $\frac{D_f}{(1+i)^t}$ i loro corrispondenti prezzi attuali. E questi tenderanno pure a stabilirsi sul mercato. Ma se è $\frac{P_{\alpha f}}{P_{\beta p}(1+i)^t}$ il nuovo rapporto tra i prezzi esteri sarà in base alla [2]:

$$\frac{P_{\alpha f}}{P_{\beta p}(1+i)^t} = \frac{O_f}{(1+i)_t} = \frac{D_f}{(1+i)^t} \qquad [3]$$

(1) In questo caso noi abbiamo supposto che alla previsione dell'aumento dei prezzi interni dei prodotti, corrisponda la previsione dell'aumento del prezzo d'equilibrio dell'oro e della divisa. È questo uno dei tanti casi possibili, ma non il solo. Data la legge generale, per cui il prezzo d'equilibrio dell'oro e dei cambi tende a commisurarsi al rapporto tra prezzi interni ed esteri, alla previsione dell'aumento dei prezzi interni può accompagnarsi la previsione che il prezzo dell'oro e della divisa aumenti, resti immutato o diminuisca secondo che si preveda in pari tempo che i prezzi esteri aumentino pure, oppure restino immutati, oppure diminuiscano nella stessa misura o in misura maggiore di quanto aumentano i prezzi interni. I casi quindi che possono verificarsi sono vari. Analoga casistica può aversi nell'ipotesi di un preveduto ribasso interno dei prodotti, che sarà esaminata fra poco.

Perciò il prezzo al quale il cambio e l'oro, in base alle previsioni del loro futuro rialzo, cioè del loro futuro prezzo di equilibrio, tendono a fissarsi immediatamente, è precisamente il prezzo corrispondente al rapporto tra i prezzi nazionali ed esteri, che in base alle previsioni sul futuro deprezzamento della carta, tende pure, almeno in teoria, a stabilirsi immediatamente. Cotesto rapporto quindi individua il prezzo di equilibrio del cambio e dell'oro, non soltanto in condizioni statiche del mercato o nelle due posizioni iniziali e terminali, ma altresì nelle varie posizioni intermedie, per cui esso passa nel periodo di transizione. E la [3] individua perciò la posizione intermedia di equilibrio che il mercato dei prodotti, dell'oro, della divisa estera tende ad assumere nel momento in cui si incomincia a prevedere il suo futuro passaggio dalla [1] alla [2].

Se a spostare il mercato dalla posizione [1] alla [3], bastano gli acquisti effettuabili senza il concorso del credito, bastano cioè l'aumento della velocità di circolazione della carta, e la diminuzione della massa dei beni circolandi, derivanti da tali acquisti, questi si effettueranno nella misura comportata dall'esistente massa del medio circolante; e questa non aumenterà. Che se ciò non è, gli acquisti si effettueranno anche col concorso del credito, e si verificherà quindi altresì un aumento della circolazione; e ciò nella misura necessaria ad elevare i prezzi al limite indicato.

Naturalmente tali acquisti anticipati si effettuano solo in quanto il previsto aumento dei prezzi sia maggiore del costo inerente all'acquisto anticipato dei vari beni, solo in quanto cioè i prezzi di questi, corrispondenti alla [1], siano minori, non soltanto dei prezzi corrispondenti alla [2], ma altresì di quelli corrispondenti alla [3]. Che se invece i prezzi della [1], nel momento in cui si prevede il passaggio del mercato alla [2], sono maggiori dei prezzi corrispondenti alla [3], vien meno, pel *momento* la convenienza a tali acquisti; e la previsione del futuro aumento dei prezzi rimane priva pel momento di qualsiasi influenza sui prezzi stessi. Il mercato cioè s'indugerà temporaneamente nella posizione [1], salvo muoversi da essa per avvicinarsi gradatamente alla [2], non appena il fattore t della [3], abbia assunto un valore tale, che i prezzi ad essa corrispondenti comincino ad essere maggiori, dei prezzi corrispondenti alla [1].

Inversamente avviene nel caso opposto. Ogni qualvolta infatti si preveda in un paese un aumento del valore della carta, cioè una diminuzione dei prezzi dei prodotti sorge la convenienza per gli speculatori a liquidare immediatamente i loro *stocks* di prodotti, e per i consumatori a ritardare quanto più è possibile l'acquisto dei prodotti stessi. Avviene così che, mentre l'intera massa dei prodotti disponibili viene messa sul mercato, le scorte di carta-moneta presso i consumatori e speculatori aumentano oltre il consueto. Che se poi speculatori e consumatori, per effettuare gli acquisti di previsione, avevano a suo tempo ricorso al credito, la liquidazione dei loro stocks, mettendoli in grado di saldare immediatamente i loro impegni, darà luogo ad una contrazione generale del credito. La comparsa sul mercato di tutti i prodotti dispo-

nibili significa aumento della massa dei beni circolandi, l'aumento delle scorte di carta moneta diminuzione di velocità di circolazione di questa, la contrazione generale del credito diminuzione del volume della circolazione. D'onde, per l'azione singola e cumulativa di questi tre ordini di fattori, la tendenza del valore della carta ad aumentare immediatamente, cioè dei prezzi a diminuire immediatamente. Ma se i prezzi diminuiscono nel paese a corso forzoso mentre essi rimangono immutati negli altri paesi, diminuisce il rapporto tra prezzi nazionali ed esteri, diminuisce cioè il prezzo d'equilibrio del cambio e dell'oro. Onde la semplice previsione del futuro rialzo della carta tende a deprimere immediatamente il prezzo d'equilibrio del cambio e dell'oro. Se indichiamo, come sopra, con la [1] la posizione iniziale del mercato potremo indicare anche in questo caso con la [2] la sua posizione terminale, con quest'avvertenza però, che, mentre nel caso precedente i prezzi corrispondenti alla [2] erano più elevati di quelli corrispondenti alla [1], in questo caso essi sono più bassi. Ogni speculatore perfetto non mancherà di individuare subito la posizione terminale [2], e tenderà, mercè le vendite di cui è sopra parola, a spostare immediatamente il mercato verso tale posizione terminale. Questa però non sarà senz'altro raggiunta. I prezzi ad essa corrispondenti sono infatti prezzi destinati a realizzarsi nel tempo t, prezzi cioè di beni futuri, mentre le quotazioni attuali del mercato, pur uniformandosi ai previsti prezzi futuri, si riferiscono a beni presenti. Ora il valore e quindi il prezzo dei beni presenti è uguale al valore e quindi al prezzo dei beni futuri aumentato dell'interesse composto per il tempo t. Essendo quindi $P_{\alpha f}$ i previsti prezzi futuri dei prodotti saranno $P_{\alpha f}(1+i)^t$ i loro equivalenti prezzi presenti. A tali prezzi i prodotti tenderanno a scendere immediatamente. E il rapporto tra i prezzi nazionali e i prezzi esteri, che si stabilirà immediatamente sul mercato sarà il rapporto $\frac{P_{\alpha f}(1+i)^t}{P_{\beta p}}$. Ma se sono O_f e D_f i previsti prezzi futuri dell'oro e della divisa saranno $O_f(1+i)^t$ e $D_f(1+i)^t$ i loro corrispondenti prezzi presenti. E se è $\frac{P_{\alpha f}(1+i)^t}{P_{\beta p}}$ il nuovo rapporto tra i prezzi nazionali ed esteri sarà in base alla [2].

$$\frac{P_{\alpha f}(1+i)^t}{P_{\beta p}} = O_f(1+i)^t = D_f(1+i)^t \qquad [4]$$

Quindi il prezzo al quale il cambio e l'oro, in base alle previsioni del loro futuro ribasso, tendono, per ragioni di equilibrio, a fissarsi immediatamente, è precisamente il prezzo corrispondente al rapporto tra i prezzi nazionali ed esteri, che in base alle previsioni del futuro apprezzamento della carta, tende pure, almeno in teoria, a stabilirsi immediatamente. Onde anche nel caso di previsto apprezzamento della carta codesto rapporto individua il prezzo di equilibrio dei cambi e dell'oro, non soltanto nelle due posizioni iniziali e terminali del mercato, ma altresì nelle varie posizioni intermedie per cui esso passa nel periodo di transizione. E la legge di formazione del prezzo di equili-

brio dell'oro e del cambio, sopra tracciata, può quindi considerarsi come una legge generale

Se, a deprimere i prezzi al livello $P_{\alpha f}(1+i)^t$, bastano l'aumento della massa dei beni circolandi e la diminuzione della velocità di circolazione della carta, derivanti dalla sospensione degli acquisti da parte dei consumatori e da poche vendite degli speculatori, tale limite si fisserà subito, senza alcun altro mutamento degli elementi dell'equazione degli scambi. Se invece tutto ciò non basta, in tal caso la prospettiva di ulteriori ribassi provocherà nuove vendite di prodotti e rallenterà in tale misura il ritmo della vita economica, da produrre una contrazione anormale del credito, e un ristagno nelle casse delle banche di una parte cospicua della carta circolante, indipendentemente da qualsiasi operazione di credito. Il risultato sarà quindi una diminuzione della massa del medio circolante in effettiva circolazione. E tale diminuzione realizzerà appunto le condizioni necessarie all'ulteriore ribasso dei prezzi. Il ribasso dei prezzi si effettuerà in questo caso, oltre che mercè la diminuzione della velocità di circolazione della carta e l'aumento della massa dei beni circolandi, mercè la diminuzione della quantità della carta stessa in effettiva circolazione. E tale diminuzione si effettuerà nella misura necessaria a deprimere i prezzi al limite $P_{\alpha f}(1+i)^t$.

Naturalmente tutto ciò si verifica solo in quanto il livello dei prezzi preesistente alla previsione del loro ribasso sia $>$ di $P_{\alpha f}(1+i)^t$. Che se invece esso ne è $<$ in tal caso, mancando pel *momento* agli speculatori e consumatori la convenienza a modificare tali prezzi, il previsto loro ribasso non eserciterà pel *momento* influenza alcuna sul loro livello attuale. Questo comincerà a diminuire effettivamente solo a partire dal momento in cui esso, pel graduale diminuire del fattore t cominci a diventare $> P_{\alpha f}(1+i)^t$.

Ma il valore della carta è il reciproco dei prezzi. Quindi, essendo $P_{\alpha f}(1+i)^t$ il limite al quale i prezzi tendono a discendere immediatamente, ed essendo $C_{\alpha f}$ il previsto valore futuro della carta, corrispondente al previsto livello dei prezzi $P_{\alpha f}$, sarà $\frac{C_{\alpha f}}{(1+i)^t}$, il suo corrispondente valore attuale. Il valore attuale in altri termini di una carta moneta, di cui si preveda il rialzo, è uguale al suo previsto valore futuro, scontato al saggio corrente dell'interesse per il tempo necessario al realizzarsi delle condizioni destinate a produrre tale rialzo. Dalla quale conclusione si deduce che il valore attuale di biglietti deprezzati, di cui si annunci la ripresa della conversione in oro alla pari entro il tempo t è uguale al valore della moneta aurea scontato al saggio corrente dell'interesse per il tempo t (1). Ma a questi mutamenti del valore

(1) Un esempio tipico di quanto sopra viene fornito dalle vicende dei *greenbacks* degli Stati Uniti, che, emessi in grande quantità a partire dal 1862 si deprezzarono notevolmente, subirono tra il 1862 e il 1864 oscillazioni enormi e dopo aver continuato, anche successivamente ad oscillare, per quanto in proporzioni minori, trovarono finalmente una piena stabilità di prezzo dopo il 1875, quando in seguito alla approvazione del *Redemption Act*,

attuale dei biglietti corrispondono spostamenti effettivi immediati del loro valore corrente solo in quanto si verifichino determinate condizioni. E queste condizioni, *mutatis mutandis*, sono naturalmente quelle stesse che abbiamo testè indicate per il livello dei prezzi. Quindi, se al momento in cui si prevede il rialzo futuro dei biglietti al limite $C\alpha f$, o di essi si annuncia la futura conversione, il loro valore attuale è $< \frac{C\alpha f}{(1+i)^t}$, esso si eleverà immediatamente a tale limite. Che se invece esso ne è già superiore, le previsioni di futuro aumento o di futura conversione resteranno prive pel momento di ogni influenza sul loro valore attuale. E questo continuerà a mantenersi al limite corrispondente al grado d'inflazione che la circolazione aveva prima delle previsioni di aumento o dell'annuncio del provvedimento in parola (1).

5. *Mercato estero.* — Analoga a quella del mercato interno è, almeno nei suoi effetti, l'azione del mercato estero sul valore della carta moneta e quindi sul prezzo d'equilibrio del cambio nel caso di previsti mutamenti di cotesto valore. Come nel paese a corso forzoso l'oro e la divisa estera hanno nei vari momenti un dato prezzo in carta, così nei paesi a circolazione normale la

si seppe che a partire dal 1 gennaio 1879 essi sarebbero convertiti in oro alla pari. Nel 1875 essi si fissarono subito al prezzo corrispondente alla parità dell'oro, scontato in base alla formula sopra indicata e, giorno per giorno, andarono guadagnando terreno in una misura corrispondente all'interesse giornaliero, raggiungendo alla fine del 1878 la pari coll'oro. (Vedi: FISHER, *op. cit.*, pag. 261; DEWEY, *Financial History of the United States*, New York, 1912, pag. 373; WILDMAN, *Money inflation in the United States*, New York, 1905; BOLLES, *The financial history of the United States*, New York, 1886, Vol. 3°).

(1) È quindi inesatto quanto afferma il GOBBI (*Trattato di Economia*) Milano 1919 pag. 497) e cioè che: «Se fosse certo che il corso forzoso avesse a cessare per esempio esattamente fra un anno, una lira di carta varrebbe una lira d'oro scontato per un anno al saggio d'interesse normale: se invece la scadenza come di solito è incerta e si ritiene lontana, il valore della carta sarà sempre quello nominale scontato ad un certo saggio di interesse, ma sarà difficile dire a quale . . . ». Dalle nostre indagini emerge che quello che il Gobbi considera come fenomeno generale non è che un caso particolare che si verifica in condizioni specialissime. L'assurdità dell'affermazione del Gobbi, come principio generale, è del resto evidente, ove si pensi che se quanto il Gobbi sostiene fosse sempre vero, tutta la carta a corso forzoso sarebbe deprezzata e quella la cui convertibilità è impreveduta e imprevedibile dovrebbe valere pressochè zero; ciò che i fatti in prima linea, e la deduzione in seconda, non tendono a provare. La verità è invece che normalmente il valore della carta dipende dal grado d'inflazione della circolazione, ed è quindi indipendente dal suo valore nominale; che solo nei casi e nei momenti in cui si annunci o si preveda la ripresa della conversione della carta in oro può parlarsi della tendenza del valore della carta ad eguagliarsi al valore dell'oro, opportunamente scontato; ma che anche in questo caso ciò si verifica solo, ove sussistano date condizioni, cioè le condizioni indicate nel testo. L'errore del Gobbi quindi consiste nell'avere indicato come norma generale un principio che vale per casi speciali. (Analogo errore trovasi in: SCOTT, *Money and Banking* 1903, pagg. 58-60 e 101-104, e LAUGHLIN, *Principles of money*, pag. 530 citati da ANDERSON, *The Value of money*, pag. 141). osservazioni critiche alle considerazioni del Gobbi trovansi anche in LORIA, *Asterischi polemici* in «Rivista Bancaria» 20 marzo 1922, pag. 150.

carta e la divisa del paese a corso forzoso hanno nei vari momenti un determinato prezzo in oro. Questi due prezzi, sono evidentemente il reciproco l'uno dell'altro. Quindi alle variazioni in un dato senso del prezzo dell'oro in carta nel paese a corso forzoso, corrispondono variazioni in senso inverso del prezzo della carta in oro negli altri paesi. E come le variazioni del valore dell'oro nel primo paese sono spesso prevedibili, così prevedibili sono le variazioni inverse del valore della carta negli altri paesi. Onde anche queste offrono un campo d'azione agli speculatori.

È evidente infatti che ogni qualvolta gli speculatori dei paesi stranieri, prevedendo un futuro apprezzamento della carta del paese a corso forzoso, prevedano un aumento del prezzo di tale carta sui mercati esteri, sorge per essi la convenienza ad acquistare biglietti di tale paese, per tenerli giacenti in attesa che si verifichi l'aumento previsto. Ma con tali acquisti essi provocano immediatamente il rialzo in parola. E così il prezzo dei biglietti si eleva immediatamente in confronto delle monete straniere e dell'oro. Ma tali acquisti non possono effettuarsi, se non richiamando dal paese a corso forzoso parte dei biglietti in circolazione, se non cioè diminuendo la quantità di tali biglietti in circolazione effettiva; diminuzione, che, come è noto, tende ad elevarne il valore anche di fronte ai prodotti. Onde gli acquisti speculativi di biglietti da parte dei mercati esteri tendono ad elevare immediatamente il valore dei biglietti stessi, sia di fronte alle monete straniere e all'oro, sia sul mercato interno di fronte ai prodotti. Ma elevandosi il valore dei biglietti di fronte ai prodotti, cioè ribassando i prezzi di questi nel paese a corso forzoso, scema il rapporto tra i prezzi nazionali e i prezzi esteri, scema cioè il prezzo d'equilibrio dei cambi e dell'oro. E perciò la previsione sui mercati esteri di un futuro apprezzamento della carta moneta di un paese a corso forzoso, determina non soltanto il suo apprezzamento immediato nei mercati stranieri, cioè l'immediato ribasso del prezzo del cambio nel paese a corso forzoso, ma altresì l'immediata diminuzione del prezzo d'equilibrio del cambio e dell'oro.

Prevedendo invece un ribasso del prezzo dei biglietti gli speculatori in parola si asterranno dall'acquistarli, e, ove già ne avessero acquistati si affretteranno a disfarsene. Ma con tali vendite essi provocano immediatamente il ribasso stesso. E così immediatamente il valore dei biglietti si deprime di fronte alle monete straniere. Ma queste vendite provocano il riflusso dei biglietti nel paese a corso forzoso, provocano cioè l'aumento della massa dei biglietti in circolazione effettiva in tale paese. E tale aumento determina, la diminuzione del valore del biglietto stesso di fronte alle merci. Onde le vendite speculative dei mercati esteri tendono a produrre immediatamente il ribasso del valore dei biglietti, sia di fronte alle monete estere, sia, sul mercato interno, di fronte ai prodotti. Ma deprimendosi il valore dei biglietti di fronte ai prodotti nazionali, cioè elevandosi i prezzi nazionali, elevasi il prezzo d'equilibrio del cambio e dell'oro. Onde la previsione dei mercati esteri di un futuro deprezzamento della carta di un paese a corso forzoso tende non soltanto a

deprezzare immediatamente tale carta di fronte alle monete estere, cioè ad elevare immediatamente il corso dei cambi nel paese a corso forzoso, ma altresì ad elevare in esso e nella stessa misura il prezzo d'equilibrio dei cambi e dell'oro.

6. — Tale essendo l'azione dei mercati esteri vediamo ora in qual modo questa si coordini a quella del mercato interno. L'azione dei mercati esteri può essere isolata, oppure simultanea e in armonia, oppure simultanea ma in contrasto all'azione del mercato interno, secondo che le previsioni di questo sul probabile futuro valore della carta concordino o discordino dalle previsioni di quelli. Se concordano nessuna interferenza sorge tra le azioni dei due gruppi di mercati. In tal caso infatti il prezzo a cui i biglietti tendono a fissarsi immediatamente sui mercati esteri corrisponde al prezzo a cui l'oro e la divisa estera tende a fissarsi immediatamente sul mercato interno. I due gruppi di mercati, tendendo verso la stessa posizione temporanea di equilibrio, agiscono in perfetta armonia fra loro; e la posizione intermedia a cui si fissano effettivamente corrisponde alla posizione intermedia di equilibrio di ciascuno di essi.

Non così invece nel caso in cui le previsioni dei due gruppi di mercati discordino fra loro. È evidente infatti che se sul mercato interno le previsioni sul futuro apprezzamento della carta sono più ottimiste che nei mercati esteri e si concretano quindi nella tendenza del primo ad elevarne il valore ad un limite superiore a quello dei secondi, questi ne rimanderanno una parte in paese; il che tenderà a deprezzarla, o, per meglio dire a limitarne sul mercato interno il rialzo, sia in rapporto alle merci, sia in rapporto all'oro. Se invece le previsioni in parola sono sul mercato interno meno ottimiste che all'estero, e si concretano quindi nella tendenza di quello ad elevarne immediatamente il valore in misura inferiore ai mercati esteri, questi estenderanno ulteriormente i loro acquisti di biglietti. Il che sottraendo nuovi biglietti alla circolazione del paese emittente, ne eleverà il valore al di sopra del limite corrispondente alle previsioni di tale paese ed eleverà in correlazione il prezzo d'equilibrio del cambio e dell'oro. Così le previsioni dei due gruppi di mercati, appunto perchè discordanti, agiscono in questo caso in contrasto fra loro. La tendenza di ciascun mercato ad aggiustare il prezzo d'equilibrio del cambio e dell'oro alla posizione corrispondente alle proprie previsioni, trovasi contrastata dall'azione analoga dell'altro mercato. E la posizione intermedia alla quale tale prezzo finisce coll'aggiustarsi è la risultante dell'azione combinata delle previsioni dei due mercati stessi.

Dopo ciò siamo finalmente in grado di concludere. Ogni variazione delle previsioni sul valore futuro della carta, qualunque sia il mercato in cui queste si effettuano, determina un mutamento immediato del suo valore effettivo sia rispetto all'oro e alla divisa estera, sia rispetto ai prodotti, e quindi un mutamento correlativo del prezzo d'equilibrio del cambio e dell'oro. Ma questo mutamento del valore attuale della carta e del prezzo di equilibrio in parola

le previsioni determinano, modificando, come si è visto, i vari elementi della equazione degli scambi, cioè modificando immediatamente la quantità assoluta e relativa dei biglietti in circolazione. Quindi i mutamenti del valore della carta e del prezzo di equilibrio, che il mutamento delle previsioni determina, si effettuano in ultima analisi come prodotto del mutamento della quantità assoluta e relativa dei biglietti, che il mutamento delle stesse previsioni produce. E perciò il fatto che nei periodi di transizione da un dato valore attuale della carta a un valore superiore o inferiore il prezzo di equilibrio dei cambi e dell'oro si determini in relazione alle previsioni sui suoi mutamenti avvenire, non modifica il principio generale già esposto secondo il quale esso si commisura al grado di inflazione relativo della circolazione, ove naturalmente questo grado d'inflazione venga inteso nel suo corretto significato; venga cioè riferito, anzichè all'intera massa dei biglietti emessi, a quella parte di essa che, in conformità all'azione delle previsioni generali, viene a trovarsi in effettiva circolazione nel momento considerato.

(*Continua*).

MARCO FANNO.

Il sistema monetario in rupie nella economia e nella finanza della Somalia Italiana

La questione monetaria della Somalia è questione di « attualità postbellica »; ma, a porla come tale, sono occorse le perturbazioni economiche prodotte dalla guerra e le tendenze sorte dopo la guerra.

Nei tempi del passato, quando l'economia di ogni paese aveva parte assai maggiore nella più vasta economia mondiale e i rapporti tra i valori monetari internazionali erano più stabilmente costanti, bastava far la storia dei mezzi di scambio successivamente in uso per quella nostra terra lontana, riferire le discussioni che prelusero e le ragioni che consigliarono a noi d'introdurvi la rupia d'argento a base di un « bimetallismo zoppo », per aver detto tutto o quasi tutto ciò che poteva interessare su questo argomento (1). Se, poi, si aggiungeva che nello scegliere il sistema monetario per la Somalia s'erano, una volta tanto, seguiti — adattandoli alla realtà — i postulati scientifici allora generalmente professati (2) e, nell'attuarlo, il successo pratico non aveva deluso le speranze, si sarebbe dovuto concludere che, tra la sodisfazione degli economisti e dei coloniali e quella delle popolazioni indigene, non avrebbe mai potuto trovar posto il dubbio che la Somalia non fosse dotata della sua moneta ideale.

Ma venne la bufera della guerra e quella che ancor « non resta » dopo la guerra e la rupia fu detta con malinconico umorismo coloniale: « colei che non si deve amare ». Appellativo sintetico ch'esprime tutte le amarezze pubbliche e private della rarefazione e della quasi scomparsa del medio circolante, delle continue oscillazioni nel suo valore di ragguaglio con la moneta italiana e delle conseguenti complicazioni economiche e finanziarie che hanno arrestato la Colonia al principio, appena, nella lunga via del suo avvaloramento. Così, durante e dopo la guerra, sono apparse, in conseguenza del perturbamento economico mondiale, le falle del sistema monetario della Somalia e, forse, generalizzando, d'un sistema monetario coloniale diverso da quello della madrepatria, quando colonia e metropoli sono paesi ancor giovani e

(1) Vedi il lavoro riassuntivo, completamente documentato, di CARLO ROSSETTI, *Il regime monetario delle Colonie Italiane* in « Biblioteca di coltura coloniale », monografia n. 1. Ermanno Loescher ed. Roma, 1914.

(2) Cfr. l'interessante discussione sul *Régime monétaire dans les Colonies* che ebbe luogo nella sessione del 29-30 luglio 1912 all'Institut Colonial International di Bruxelles, riportata in Compte-rendu de la session de 1912, « Bibliothèque coloniale internationale », pag. 129 e segg. e cfr. pure la tesi relativa al n. 9 dell'Ordine del giorno, pag. 51 e segg.

poveri. I fenomeni che si sono verificati in questo tempo, esaminati nelle loro cause e nei rimedî che s'adottarono, hanno un interesse singolare per la singolarità dell'ambiente economico nel quale si manifestarono, per l'influenza che il fattore psicologico indigeno e quello politico vi esercitarono. Da altra parte, le tracce che la guerra ha lasciato nell'economia e, più ancora, nell'anima stessa del mondo non son tali da pensar seriamente che decorso di tempo, per quanto lungo, possa cancellarle. Forse, le tendenze di oggi risentono ancor troppo l'influenza del recente sconvolgimento per affermarsi durevoli, certo è però che non potrà tornare ad essere quello che fu. In previsione di quel che sarà occorre considerare quel ch'è stato per prepararsi all'avvenire. Per ciò, anche sotto questo riguardo, conviene riesaminare i principî che determinarono la scelta per la Somalia del sistema monetario in rupie.

Condizioni particolari d'ambiente hanno influito sullo svolgersi degli anormali fenomeni monetarî della rupia. Innanzi tutto la varietà delle condizioni di civiltà ed economiche da luogo a luogo della Colonia. I due protettorati d'Obbia e dei Migiurtini, nella Somalia del Nord, staccano più che unire, per via di terra, le regioni di nostro diretto dominio dagli altri possedimenti europei del Golfo di Aden e del Mar Rosso; popolati da nomadi che esercitano assai poco il commercio, la loro economia è principalmente economia di miseria e di fame; la nostra moneta vi è quasi sconosciuta e, là dove non esiste ancora il baratto o lo scambio sulla base delle conterie o delle conchiglie nummarie, impera il Tallero di Maria Teresa e, specialmente nel Sultanato dei Migiurtini, la rupia indiana importata dal mercato di rifornimento di Aden. Le regioni meridionali d'Etiopia, poco tranquille e sicure, non hanno ancora avviato una sensibile corrente di traffici con la nostra colonia sì da collegarci economicamente con l'Abissinia e con l'altipiano del centro Affrica: i pochissimi scambi si effettuano o per baratto di prodotti o in talleri di M. T. La regione del Giuba — costituendo ancora quel fiume la linea di frontiera — risente della vicinanza del possedimento inglese del Kenya e, soltanto localmente, non come via commerciale, ha rapporti economici e monetari con l'altra sponda, complessivamente più che modesti. A questo isolamento, o quasi, terrestre corrisponde invece una diversa situazione marittima, che fa, della Somalia, parte d'un àmbito economico, sopravvissuto a un antico dominio politico — quello del Sultanato di Mascate — che lega ancor oggi con vincoli unitarî i paesi dal Golfo Persico all'India a Zanzibar e all'Africa orientale. E l'Oceano Indiano è quasi il bacino che raccoglie e congiunge questa entità commerciale unica. Per questo l'economia della Somalia, mentre è ancora esotica nei riguardi della madrepatria, fa capo nelle sue manifestazioni, meno primitive che la produzione e lo scambio pel consumo indigeno e per l'alimentazione, ai centri della costa. Da questi, già più evoluti pei contatti con popoli navigatori e per effetto del non ancora obliato dominio zanzibarita, la civiltà, il commercio, la ricchezza, l'autorità e la influenza europea s'irradiano con intensità decrescente verso l'interno, seguendo le vie già aperte nella boscaglia selvaggia, fermandosi e riprendendo vigore nei luoghi dove hanno sede gli organi del Governo

o nuclei di coloni bianchi. È come una gran rete che regge coi suoi nodi ogni maglia e fa capo al mare. Questa particolare condizione della Somalia deve tenersi presente per esattamente valutarne i fatti economici e quelli monetarî, per contenerli in lor giusta entità, per comprenderne la molteplicità e diversità d'atteggiamenti e per intendere, infine, l'immensa difficoltà di regolarli con criterî realistici e adeguati alle esigenze, tanto svariate, cui debbono corrispondere.

Per ciò anche la storia monetaria della Somalia è, nella realtà dei luoghi e dei tempi, diversa da quella che appare dagli atti ufficiali del Governo Centrale e di quello coloniale. Quando si parla, infatti, di moneta circolante nel Benadir non deve intendersi, nè pel passato, nè pel dì d'oggi, che dovunque e da tutti essa sia accolta. Nei centri più importanti, per le contrattazioni commerciali, pei rapporti di dare e d'avere fra governo e privati e fra i bianchi e gli indigeni che vivono attorno a noi, la moneta ufficiale è quella effettiva. Ma nell'interno della boscaglia, fra i beduini e anche in molti luoghi dove s'esercita effettivamente la nostra autorità e il nostro controllo, ancora è in uso il baratto, i negozî ancora si concludono in talleri di M. T.; perfino il prezzo del sangue è stabilito — secondo la consuetudine antica — in quella moneta-merce o in numero di capi di bestiame.

Nel 1905, quando s'iniziò l'amministrazione diretta del Benadir da parte del Governo, insieme e come sottomultiplo del tallero, oltre a poche rupie indiane, avevano corso, principalmente nei mercati della costa, monete in bronzo, di scarso valore intrinseco, importate dai paesi coi quali più frequenti erano i traffici. « Bese » di Mascate, di Mombasa e di Zanzibar comprovavano con la loro circolazione di quale àmbito economico fossero parte le stazioni marittime del Benadir, vie uniche del commercio di tutto l'entroterra Somalo.

Il valore variabile del tallero di M. T. in corrispondenza al prezzo dell'argento sul mercato dava a questa moneta « d'appunto » legata al tallero da un ragguaglio numerico fisso, la stessa instabilità di quello, indipendentemente dalle differenze di valore intrinseco fra i due metalli ond'erano formate. Per questo è appropriato chiamare le bese d'allora vera moneta « d'appunto », « billon », cui attribuivasi potere liberatorio convenzionale. E si aveva lo strano fenomeno di una moneta-merce — quale il tallero di M. T. — ripartito in monete divisionali a carattere fiduciario.

Il fenomeno può, forse, spiegarsi considerando, da un lato, il carattere tradizionale del tallero e la sua funzione puramente mercantile d'essere una « massa » d'argento e cioè una quantità determinata di questo metallo ad un determinato titolo, — quantità e titolo garantiti dall'impressione del conio come da un marchio, — e ritenendo, d'altro lato, che la economia povera e primitiva del paese richiedeva per le piccole contrattazioni un mezzo di scambio di valore più modesto che il tallero, ma che a questo fosse convenzionalmente e in misura fissa rapportato, sì da poterlo poi con questo scambiare. Nella moneta d'appunto, sorta per questa necessità, non si richiedeva nessun particolare

lare valore intrinseco perchè, nè essa serviva alla tesaurizzazione, nè alla trasformazione in gioielli d'adornamento — che è pur essa una forma di tesaurizzazione — in una parola, perchè non rappresentava ricchezza, passando per le mani di tutti senza fermarsi.

Per ciò, forse, nonostante gli errori che ne accompagnarono l'emissione e nonostante le sobillazioni e le denigrazioni che v'influirono nefastamente, non fu del tutto uno sbaglio introdurre in Somalia i nostri pezzi da uno e da due centesimi. Sebbene di misura troppo piccola e incomoda per le tradizionali abitudini delle popolazioni, la insufficiente quantità posta in circolazione, col ragguaglio fisso di 150 centesimi per tallero, venne subito tutta assorbita. Non fu parimenti pei così detti « nichelini », i pezzi da 25 cent. allora correnti in Italia, che furono ragguagliati a un sesto del tallero. E non la moneta incontrò difficoltà, ma il metallo ond'era composta, sconosciuto agli indigeni, ritenuto argento per le sue caratteristiche esteriori, ma, dopo la fusione, deprezzato tanto da esser considerato, quasi, quale falsa moneta. Effetti, questi, di una delusione che riprova l'importanza del fattore psicologico nei fatti monetarî coloniali.

Inconvenienti sui luoghi, polemiche e critiche nella madrepatria, e più queste che quelli, decisero al mutamento d'un sistema, che neppure tale poteva dirsi perchè ibridamente innestava, come divisionali d'una merce-moneta, (il tallero) il « billon » della metropoli attribuendogli un valore del tutto arbitrario e diverso da quello che aveva in Italia. Dopo lunghi studî si venne nella determinazione di istituire bese italiane in bronzo, ritirando centesimi e nichelini, e di avviarsi, poi, quando tempi migliori lo permettessero, alla emissione di una rupia italiana d'argento a valore stabile, in sostituzione del mutevole tallero. Nel 1909 furono emessi pezzi in bronzo da una, due e quattro bese di conio nazionale accolte con favore, al ragguaglio di 150 bese per tallero. L'abolizione del tallero di M. T. fu vagheggiata per eliminare una moneta che sfuggiva completamente al controllo dello Stato dominante, dipendendone il valore dalle quotazioni di mercati stranieri — Aden principalmente e Zanzibar — e la circolazione dai contingenti che venivano coniati e introdotti pure da un paese straniero — l'Austria-Ungheria.

E l'introduzione della rupia italiana, in sostituzione di esso, fu determinata dalla considerazione dell'àmbito economico del quale la Somalia era e, sebbene in minor misura, è ancora parte, àmbito, come s'è detto, dell'Oceano Indiano, dove questo tipo di moneta impera, diffondendosi dall'India alla colonia inglese del Kenya, fino a poco tempo fa, e ad Aden. La considerazione era giusta ed influente perchè la rupia, consueta ai traffici delle stazioni marittime del Benadir, per le sue caratteristiche esteriori e per l'alto titolo dell'argento, poteva supporsi gradita e accetta facilmente alle popolazioni indigene anche dell'interno. Perchè, però, agli effetti del commercio esteriore specialmente, servisse a rinsaldare realmente i legami che già univano la Somalia agli altri paesi dell'Oceano Indiano occorreva che alla nostra rupia fosse assicurata in corrispondenza alla sua non inferiorità di valore intrinseco, uguaglian-

di valore legale con le altre rupie circolanti nei possedimenti stranieri che facevano parte dello stesso àmbito economico. Ed infatti, a questo pensandosi, s'iniziarono trattative col Governo Britannico per addivenire alla stipulazione d'una convenzione monetaria che formasse una specie di « Unione dell'Oceano Indiano » a somiglianza dell'Unione latina.

Con pretesti poco validi il Governo Britannico impedì che le trattative avessero buon esito. Non si credette, tuttavia, di rinunciare all'istituzione della rupia italiana sperando, forse, che la reale bontà della nostra moneta l'avrebbe imposta anche senza la protezione di una convenzione internazionale. Così volle pure stabilirsi, fidando in questo convincimento e per dargli maggior forza d'avveramento, di ragguagliare la rupia italiana a $^{1}/_{15}$ della sterlina oro britannica, analogamente alla corrispondente moneta indiana. Da altra parte, invece di suddividere la nostra rupia in 64 bese com'era per quella del Kenya o in 16 anas come in India, la si ripartì in 100 bese, forse per un residuo amore al sistema decimale, forse per tentar di sopravalutarla. Con regio decreto 8 dicembre 1910 n. 847 furono istituite le valute argentee per la Somalia in pezzi da una rupia, da mezza rupia e da un quarto di rupia e, in seguito a decreto governatoriale 16 giugno 1911 n. 690, ne fu iniziata l'emissione. L'articolo 5 del R. D. n. 847 ragguagliava « immutabilmente » il valore della rupia a una quindicesima parte di quello della moneta d'oro inglese da una sterlina: l'articolo 2 del decreto governatoriale n. 690 ragguagliava — agli effetti del R. Decreto citato — il valore della sterlina a lire italiane 25.20, quello della rupia a lire italiane 1,68 e quello della besa a lire it. 0,0168. Se l'avere stabilito il valore della besa a $^{1}/_{100}$ di rupia anzi che a $^{1}/_{64}$, come era per quella del Kenya, e il non aver adottato la ripartizione in anas, vulneravano in certo modo il principio d'avere un sistema monetario analogo a quello dei paesi circostanti, i provvedimenti legislativi riportati imponevano per la rupia un ragguaglio costante con due monete — la sterlina inglese e la lira — che non erano, nei loro reciproci rapporti, legate da un ragguaglio di valore immutabile. L'avere voluto, con queste disposizioni d'impero e d'efficacia limitata al solo interno della Colonia, negare la realtà delle oscillazioni del cambio fra lira e sterlina fu un errore, anche allora attuale, che ha dato, poi, i suoi frutti amari perchè non ha tolto mutevolezza al valore della rupia nei rapporti internazionali, nè in quelli con la madrepatria ed è valso, forse, a maggiormente svalutare nei mercati indiani, d'Aden e di Zanzibar e in quelli stessi della colonia e lira e rupia italiana. L'aver confidato che la rupia italiana si affermasse in condizione di parità con quella indiana senza l'appoggio di accordi internazionali e senza il fondamento di un rilevante commercio estero della Somalia portò a una delusione e ci lasciò soltanto la pesante catena che legava il sistema monetario d'una nostra Colonia alla valuta aurea straniera, con danno certo, almeno, della economia e della finanza della metropoli e, per ripercussione, anche della Colonia, appena ai primordî del suo sviluppo. Il sistema monetario nuovo, nonostante che il cambio fra rupie e sterline fosse sospeso e la dotazione di queste servisse soltanto come riserva d'oro (gold

exchange standard) ebbe il miglior successo agli effetti della circolazione interna della Somalia. Dal 1910 al 1920 furono emesse in varie riprese 2.900.000 rupie d'argento subito tutte assorbite con tendenza alla penetrazione e alla diffusione anche fra quelle popolazioni che più potevano ritenersi restie ad accettare moneta a valore stabile.

I provvedimenti adottati per introdurre il nuovo sistema monetario in rupie non furono però accompagnati da una corrispondente sistemazione nell'ordinamento e nella gestione finanziaria della Colonia.

Il bilancio della Somalia continuò ad essere stabilito in valuta italiana, gli assegni al personale europeo erano determinati in lire, i depositi presso le casse postali di risparmio venivano conteggiati nella moneta della metropoli. Le operazioni di cassa da parte della Tesoreria coloniale, pagamenti e introiti che si effettuavano in colonia, avevano luogo in rupie. Tutto ciò portava una complicazione contabile per la necessità di addivenire a continui ragguagli e poteva creare situazioni di cassa imbarazzanti anche nelle condizioni normali di parità di cambio fra lira e rupia. Poteva infatti avvenire che la cifra dei pagamenti in rupie superasse quella degli introiti nella stessa valuta che affluivano nella Tesoreria e l'ipotesi era tanto più probabile in quanto le spese della Somalia, detratte anche quelle che si effettuavano fuori colonia e perciò con altri mezzi che non col versamento effettivo di rupie, superavano di molto le entrate proprie della Colonia, che in questa moneta si riscuotevano. Il contributo annuo dello Stato, che serviva a colmare il deficit finanziario della colonia, non poteva colmare un eventuale deficit di cassa perchè veniva corrisposto mediante rimesse di fondi effettuate con vaglia del Tesoro in lire italiane. E parimenti avveniva pei fondi straordinari, ottenuti o direttamente dal Tesoro o mediante mutui concessi dalla Cassa Depositi e Prestiti. Per sopperire al deficit di cassa il Governo della Colonia aveva due fonti soltanto d'introito di rupie: i versamenti che si effettuavano in questa moneta per emissione di vaglia postali internazionali e per l'Italia (il vaglia telegrafico non è ammesso); il contingente di rupie che rappresentava l'ammontare dei depositi a risparmio nelle casse postali. Che il deficit di cassa esistesse è dimostrato anche dal fatto che la successiva emissione di nuovi contingenti di rupie, dal 1910 al 1915, ammontò alla cifra di oltre 400.000 annue e, quando dal 1915 venne sospesa fino al 1919, sorsero tutte le gravissime difficoltà monetarie che angustiarono e colpirono principalmente e più gravemente il Governo della Colonia che i privati e il commercio locale. Le nuove emissioni annuali rappresentavano quindi una fonte necessaria di moneta per colmare il deficit di cassa.

Su questa situazione, che, forse, era di equilibrio instabile, si rovesciò il perturbamento della guerra, che, dopo qualche tempo, data l'impossibile immediatezza delle ripercussioni economiche in paese lontano, produsse, anche in Somalia, conseguenze di gravissimi danni all'economia e alla finanza della colonia. Danni che si manifestarono dapprima col disordine della circolazione monetaria, che conseguirono, poi, a questo, anche per effetto dei disperati ripari

cui dovette ricorrersi per impedire la bancarotta del Governo e la morte economica del paese.

Nell'anno 1917 cominciò a manifestarsi un'impressionante rarefazione del medio circolante, avvertita principalmente dal Governo della Colonia che incontrava gravissimi imbarazzi per provvedere al servizio di cassa. Varie cause v'influivano; alcune colpivano sopra tutti il Governo, determinando, poi particolari ripercussioni finanziarie, altre avevano effetto più diretto sull'economia della Colonia, non risparmiando i privati e il locale commercio.

Il rilevante incremento del movimento commerciale complessivo della Somalia, che, dalla cifra di L. 7.588.580 nell'esercizio finanziario 1911-12, era salito a L. 14.528.695 nel 1917-18, e a L. 20.124.868 nel 1918-19, rendeva insufficiente alle esigenze dell'intensificato traffico il medio circolante in corso che ammontava, per la valuta argentea, a rupie 2.200.000, complessivamente emesse fino al 1915, epoca nella quale erano state sospese le coniazioni. Ad aggravare la deficienza del numerario influiva la lentezza di circolazione del danaro, propria dei paesi primitivi e, in Somalia, ancor più ritardata per le distanze e le difficoltà di comunicazione che rendevano arduo il trasporto della valuta, esclusivamente metallica e, perciò, materialmente pesante e ingombrante, e che isolavano, come tuttora isolano, i singoli mercati, impedendo che, perfino per le produzioni locali di largo e comune consumo, la Somalia costituisca agli effetti economici, mercato unico. Ad agevolare i traffici, attenuando la deficienza monetaria, mancava poi lo strumento del credito, presso che impraticabile per l'inesistenza, allora, d'istituti bancarii che ne consentissero l'esercizio e ne facessero penetrare tra i commercianti indigeni la consuetudine.

Ma, anche per altra via, ragioni mercantili inasprirono la deficienza del medio circolante, arrestandone ingenti quantità in mano agli indigeni, produttori o incettatori di alcuni generi maggiormente ricercati per una più larga esportazione dalla Colonia. Le richieste dei mercati europei, pei bisogni della guerra, delle pelli secche, specialmente bovine, necessarie alla confezione di calzature militari, e l'affannosa ricerca dei cereali determinarono una più redditizia convenienza alla esportazione di tali prodotti nella metropoli. L'incoraggiamento e la spinta del Governo coloniale, desideroso di far contribuire anche la Somalia in ausilio della madre-patria in guerra, agevolarono l'uscita di quei prodotti, anche se di qualità considerate, negli anni precedenti, assai scadenti. Da altra parte, la diminuita produzione delle industrie europee pei manufatti, come specialmente le cotonate, largamente importate per l'abbigliamento degli indigeni, ne avevano accresciuto molto notevolmente i prezzi, sull'elevatezza dei quali influivano, a lor volta, gli aumenti dei noli e delle assicurazioni marittime e, in certa misura, anche le differenze del cambio, essendo ancora a quell'epoca la rupia ragguagliata a L. 1,68 mentre la sterlina godeva già d'un alto premio sulla lira italiana. Si ebbe così, per effetto del fortissimo rincaro dei generi di importazione di comune consumo, una notevolissima restrizione delle importazioni e, in contrapposto, per la maggior con-

venienza di vendere i prodotti locali in Europa, un rilevante aumento della esportazione. L'indigeno vendette di più le pelli delle sue mandrie, la dura delle sue sciambe e comprò assai meno cotonate, e la differenza tra guadagno e spesa tesaurizzò, o seppellendo le rupie d'argento sotto il pavimento della sua capanna o trasformando in gioielli d'adornamento femminile l'argento ad alto titolo ond'erano formate. Indice di questo fenomeno sono le cifre rispettive delle importazioni e delle esportazioni. Nel 1916 il valore delle importazioni ammontava a L. 7.286.424 e si ridusse nel 1917 a L. 6.064.782; il valore delle esportazioni salì invece da L. 2.614.053 del 1916 a L. 3.877.609 nel 1917. Le cifre degli anni successivi hanno minore importanza perchè il fenomeno della tesaurizzazione si era già verificato e si mantenne fino al 1921 e perchè la soppressione del ragguaglio fisso della rupia alla lira italiana, aumentando della differenza di cambio il valore delle importazioni ed esportazioni, toglie a questo valore, indicato nelle statistiche in lire italiane, ogni efficacia indicativa per quanto riguarda la quantità delle merci, in fatto inferiore a quella degli anni precedenti o appena lievemente superiore. La diminuzione delle importazioni produsse, da altra parte, una diminuzione delle entrate della Colonia, basate principalmente sui dazi doganali d'entrata, non compensata dall'incremento delle esportazioni, gravate da dazi assai meno elevati. Ne venne in conseguenza un minore afflusso di numerario in cassa, che aggravò la penuria già tanto sentita.

Ma una ragione più generale influì su tutte queste cause e si ripercosse più sensibilmente d'ogni altra ad accrescere la scomparsa della moneta.

È da premettere che, nonostante quanto si è detto e scritto in contrario, le popolazioni Somale non prescindono affatto dal considerare il valore intrinseco della moneta argentea di fronte a quello nominale. Il nostro concetto della valuta fiduciaria, basato sul credito dello Stato e rafforzato dalla necessità di avere un mezzo più comodo di scambio, era appena noto tra i commercianti indigeni più evoluti, assuefatti a rapporti con l'estero. La massa della popolazione l'ignorava o non lo comprendeva, abituata com'era al baratto o alla merce-moneta — il tallero M. T. — sostituito poi dalla rupia, valuta ricchissima intrinsecamente per l'alto titolo dell'argento. Soltanto dal 1921, con l'emissione dei buoni di cassa in rupie, garentiti da piena copertura metallica effettivamente esistente, e in questa valuta limitatamente convertibili, i Somali hanno dato fiducia e credito alla carta-moneta apprezzandone i vantaggi d'essere meno ingombrante, facilmente trasportabile e realmente rappresentativa del valore corrispondente a quello nominale. Fino allora dovunque e, anche adesso, fra le popolazioni dell'interno non si concepisce moneta se non a valore intrinseco effettivo, e di fronte al pezzo d'argento questo concetto permane perchè lo si considera sempre un po' come « massa » metallica.

Ora in un dato momento, durante la guerra e sino al 1919, il valore intrinseco della rupia raddoppiò e triplicò quello nominale e legale. E il fenomeno fu determinato da varie cause. La scarsezza mondiale dell'argento determinò un rilevante aumento del prezzo di questo metallo sul mercato sì che,

preso per base il valore oro, il precedente rapporto di valore fra esso e l'argento si spostò a favore di quest'ultimo. La rupia argentea, ragguagliata immutabilmente a un quindicesimo della moneta aurea da una sterlina, rincarò di pregio talmente da superare il suo valore iniziale di ragguaglio. Da altra parte, le differenze di cambio fra sterlina e lira italiana, deprezzando questa ultima, resero assolutamente fallace l'altro ragguaglio fisso stabilito fra il valore della rupia e quello della nostra lira. Così che, mentre all'atto dell'emissione del primo contingente di rupie, era esatto il duplice ragguaglio di questa alla sterlina, in ragione di un quindicesimo, e alla lira, in ragione di uno a uno e sessantotto centesimi, per effetto dell'accresciuto valor dell'argento e della differenza di cambio fra lira italiana e sterlina cessò d'esistere intrinsecamente il valore di ciascuno dei due ragguagli e la proporzionalità fra di loro. Così, mettendo in circolazione rupie d'argento, il governo dava per un quindicesimo di sterlina una moneta che giunse a valerne sino a poco più di un decimo e per una lira e sessantotto centesimi italiani quella che valeva tre e quattro e cinque lire. Naturalmente quel che usciva dalle casse statali a queste condizioni, non vi faceva più ritorno e chi riceveva un bene siffattamente prezioso molto si guardava dal seguire l'esempio del Governo e cercava di conservarlo o di realizzare il beneficio ch'esso poteva dare. Ciò contribuì ancor più efficacemente d'ogni altra ragione a far scomparire dalla circolazione quasi tutta la valuta argentea, tesaurizzata, demonetata, esportata in contrabbando. E aprì la via, larghissima e fruttuosa via, alle speculazioni in danno dell'Erario. Ne furono facile strumento, fra gli altri, i vaglia internazionali: il sistema era semplice: si faceva spedire dall'Italia un vaglia in lire, si riscuoteva in Somalia in rupie in ragione di una rupia per ogni lira e sessantotto centesimi: dalla Somalia si traeva poi un altro vaglia internazionale in sterline su paese britannico versando quindici rupie per ogni sterlina e si lucrava per tal modo la differenza di cambio, non compensata, in principio, da sopratasse e da pagamenti di aggio.

Le due conseguenze più gravi che derivarono, però, dal conservare per qualche tempo alla rupia un valore legale tanto inferiore a quello intrinseco si concretarono nella scomparsa del medio circolante e nella perdita subita dal bilancio della colonia nella emissione e nella coniazione di quella moneta.

Alla speculazione mediante vaglia si pose riparo coll'aumento della sopratassa e col limite d'una determinata cifra complessiva mensile imposta alle emissioni. Ma il rimedio portò, per altro riguardo, a un danno perchè s'inaridì una delle fonti per le quali, come s'è già detto, il Governo della colonia attingeva il numerario occorrente a diminuire il deficit fra riscossioni ed erogazioni nel servizio di cassa.

Per superare la gravissima crisi di circolazione furono proposti varî provvedimenti: soppressione del ragguaglio fisso fra il valore della rupia e quello della lira italiana, mantenendo invece immutato quello che la rapportava a un quindicesimo di sterlina; emissione di un contingente notevole di buoni di cassa in rupie, convertibili in valuta argentea; riduzione delle limitazioni

imposte alla emissione dei vaglia internazionali a quella misura che ne avrebbe consentita la convenienza da parte dei privati

Mentre queste proposte erano in discussione fra il Governo locale e quello centrale, si dovette ricorrere a tutti gli espedienti per poter far fronte ai pagamenti da parte della Tesoreria coloniale. Si contrassero, mese per mese, prestiti da commercianti indiani, si pagarono le truppe con merci acquistate a credito con lunga scadenza, si sospese il pagamento dei vaglia coloniali emessi da privati, si limitò a somme minime, e soltanto dietro speciale autorizzazione, il rimborso dei depositi dalle casse postali di risparmio, si emisero, infine, per pagamento di debiti del Governo, vaglia coloniali non esigibili in rupie, ma commutabili in depositi a risparmio o in vaglia postali in lire per l'Italia.

Quest'ultimo espediente equivalse alla emissione di valuta cartacea fiduciaria o di titoli di credito negoziabili, perchè i vaglia, quietanzati dal destinatario, entrarono in circolazione, acquistarono potere liberatorio anche nelle contrattazioni fra privati, subendo uno sconto che giunse fino al 20 %.

Finalmente, dopo lunghe tergiversazioni, fu disposto con decreto governatoriale del 19 settembre 1919 n. 2329 che il ragguaglio fra rupia e lira italiana cessasse di essere stabilito immutabilmente in ragione di una rupia per una lira e sessantotto centesimi, e poichè la rupia valeva un quindicesimo di sterlina quel ragguaglio avrebbe dovuto fissarsi di volta in volta, con decreto governatoriale, a seconda delle oscillazioni del cambio fra sterlina e lira italiana. Il provvedimento avrebbe dovuto ridare alla rupia valore legale corrispondente a quello intrinseco e quindi eliminare una delle ragioni che si ritenevano determinanti della scomparsa del medio circolante. Si mancò, però, di considerare l'altra causa, sia pur transitoria, di sopravalutazione della rupia, data dall'accresciuto valore dell'argento in rapporto all'oro e, nell'applicazione del citato decreto governatoriale, non si prese per base la quotazione della sterlina-oro sui mercati indiani e di Aden per determinare, di volta in volta, il ragguaglio della rupia con la lira italiana.

Tutto ciò sarebbe stato, forse, invece necessario per raggiungere il duplice scopo di adeguare precisamente il valore legale della rupia a quello intrinseco e di mantenere il sistema monetario della Somalia legato a quello indiano per identità di valori. Il ragguaglio della nostra rupia d'argento si fissava, invece, seguendosi, e non sempre con la necessaria immediatezza, le oscillazioni del cambio fra sterlina-chèque e lira italiana, secondo le quotazioni ufficiali date dal Tesoro italiano. Si violava, così, il R. Decreto 8 dicembre 1910, n. 847, che rapportava il valore della rupia a un quindicesimo di quello della « moneta d'oro inglese da una sterlina », e si procedeva con un'approssimazione, e spesso con un ritardo, che non potevano, come non poterono, influire decisivamente a risolvere la questione.

Da altra parte, il provvedimento adottato produsse effetti economici e finanziari di rilevante entità, che conseguivano al fatto d'aver posto la Somalia nelle condizioni di un paese a moneta ricca di fronte alla madrepatria che aveva una moneta svalutata e che pur doveva sovvenire al deficit della colonia.

Nei riguardi commerciali cessò, perciò, la convenienza di esportare prodotti della Somalia in Italia perchè il loro prezzo vi era accresciuto dall'elevatezza del cambio, mentre apparve vantaggioso di importarne, per quanto il dissesto industriale e la diminuzione della produzione nella madrepatria assai limitatamente lo comportassero. E il fatto è provato dalle statistiche. Mentre, nel 1918 il valore delle importazioni dall'Italia ammontava a L. 477.847, e nel 1919 a L. 680.605, nel 1920 salì a L. 4.287.705; e per le esportazioni verso l'Italia mentre si ebbe nel 1918 la cifra di L. 4.701.306, nel 1919 si raggiunse soltanto quella di L. 1.306.889 e nel 1920 la somma di L. 3.254.279.

Il costo della vita e della produzione e il prezzo di ogni attività che si svolgesse in Somalia s'accrebbe in ragione dell'elevatezza del cambio fra rupia e lira, dovendosi i pagamenti e le spese in colonia effettuare con la moneta locale e tendendo i salari ed i prezzi dei generi, anche di prima necessità, ad aumentare anzichè a diminuire.

Perfino pei prodotti importati dall'Italia non si verificarono, sensibilmente pei consumatori, le riduzioni di prezzo in rupie che avrebbero dovuto effettuarsi. I capitali italiani impiegati in colonia in imprese all'inizio del loro sviluppo si palesarono insufficienti e, quando non potè ottenersene un congruo aumento, le imprese furono costrette ad arrestare ogni attività.

Per le oscillazioni, poi, dei cambi e nella previsione d'un ritorno, sia pure lontano, alla parità di valore fra lira e rupia, ogni calcolo di convenienza economica sull'impiego redditizio di nuovi capitali italiani in opere di sfruttamento e di avvaloramento, specialmente se a lunga scadenza, divenne oltre modo aleatorio e dubbioso e per l'ingente entità delle somme occorrenti per lavorare, sia pure modestamente, si fermò in certo modo l'impulso che opere di colonizzazione progettate o iniziate pareva fossero per sviluppare. Il commercio risentì anch'esso dell'incertezza di valore della valuta locale; la speculazione sui cambî ne divenne lo scopo principale e l'alea maggiore, con reale danno per lo sviluppo normale dei traffici, per l'approvvigionamento della colonia e per l'esportazione dei prodotti locali.

Tutto ciò in concomitanza alle altre cause mondiali e nazionali di perturbamento postbellico contribuì al disordine e al dissesto economico della Somalia. E più d'ogni altro ne furono colpiti gli italiani che disponevano di capitali nella nostra moneta e che alla madrepatria dovevano attingere pel finanziamento delle loro industrie ed imprese e con essa trattavano principalmente affari o avevano rapporti.

Più gravi ripercussioni ne derivarono nei riguardi finanziari. Si è già detto che il bilancio della Somalia, nonostante l'introduzione d'un sistema monetario diverso da quello della madrepatria, continuò ad essere formato in lire italiane e in questa valuta venne stabilito il contributo fisso annuale che il Tesoro dello Stato italiano versava alla Colonia per saldare il deficit fra entrate e spese. Se le spese da effettuarsi in Colonia in rupie avessero pareggiato le entrate riscosse in Colonia nella stessa moneta, nè il servizio di cassa avrebbe avuto intralci, come si è pure osservato, nè sarebbe sorto il ben più grave

deficit finanziario. Mutato il ragguaglio fra lira e rupia e, per l'elevatezza del cambio sulla pari essendosi accresciuto il valore della rupia a due, tre, cinque e fin oltre le sette lire, il contributo del Tesoro, fissato in lire italiane, si ridusse, nella conversione in rupie, ad una somma di queste assai minore di quella che se ne otteneva quando la rupia valeva L. 1,68. Il Governo della Colonia disponeva, quindi, di un minore quantitativo di moneta locale per far fronte al deficit prodotto dall'essere le spese in rupie assai maggiori che le entrate nella stessa moneta. In altri termini la differenza del cambio veniva a ridurre d'altrettanto il contributo del Tesoro commutato nella moneta locale. Ad evitare che il bilancio della Somalia si chiudesse in deficit, occorse che il Tesoro dello Stato lo compensasse, addossandosi la differenza del cambio. A ciò si provvide con la istituzione d'apposito capitolo nell'entrata e nella spesa, l'ammontare effettivo del quale non può risultare precisamente che alla fine dell'esercizio finanziario dovendosi calcolare sulla media dei cambi realmente avutisi durante l'anno. Quest'onere rappresenta finora circa una triplicazione del contributo.

Il bilancio, tuttavia, continuò, ad essere stabilito in lire, ma fu gestito in rupie e la rupia si calcolò ancora per tale effetto, sempre alla pari, cioè, col valore fisso di L. 1,68. A prescindere dalle gravi difficoltà tecniche che occorre superare per questo sistema contabile, da esso deriva una assoluta incevidenza del bilancio che appare, anche a chi non sia esperto, insincero e fittizio. Ad esempio un servizio pubblico che costi in colonia 100.000 rupie figura nel conto della spesa per lire 168.000; se durante l'esercizio finanziario la rupia ha avuto un valore medio di ragguaglio di lire 5 l'uscita effettiva è di lire 500.000, ma la differenza fra questa somma e le lire 168.000, indicate in sede di previsione, grava sull'apposito capitolo cambio che si determina, perciò, in una cifra, soltanto a chiusura di bilancio. Quando, come accade più frequentemente, un capitolo comprende o spese o entrate che si effettuano promiscuamente in lire e in rupie ogni discriminazione e ogni calcolo preventivo per determinare quale ne sia il reale ammontare risultano illusorî e impossibili.

Altra difficoltà, proveniente dalla medesima causa, dovette superarsi per determinare equamente gli assegni al personale europeo in servizio della colonia. Questi sono stabiliti in lire italiane e in misura assai modesta, inferiore, anzi, a quella fissata per le altre colonie italiane, ma venivano corrisposti in rupie, nella moneta locale, cioè, nella quale si effettuavano tutte le spese in colonia. Per effetto della mutevolezza del ragguaglio e della elevazione del cambio gli assegni tradotti in rupie davano cifre insufficienti per vivere e continuamente oscillanti sì da impedire che su di esse potesse stabilirsi un qualsiasi bilancio domestico. Dopo molte tergiversazioni e maggiori malumori da parte del personale, fu risolto anche questo problema, ripartendosi gli assegni in due quote: una, calcolata in ragione delle spese strettamente occorrenti per vivere in colonia, che veniva corrisposta in rupie alla pari, computate cioè in ragione di L. 1,68; l'altra, la così detta quota-risparmio, costituente la differenza fra l'ammontare complessivo degli assegni e l'aliquota alla

pari che veniva pagata in rupie, che si corrispondeva al ragguaglio della giornata.

Altri fenomeni si verificarono, per ripercussione della mutevolezza di ragguaglio, sui depositi delle casse postali di risparmio, fenomeni che ancora oggi perdurano e, quel ch'è peggio, colpiscono anche la popolazione indigena. Le somme che si depositano sui libretti postali vengono versate in rupie e, all'atto del versamento, convertite in lire al ragguaglio della giornata. All'atto del ritiro di tutto o di parte delle somme depositate, queste, indicate in lire, vengono pagate in rupie al ragguaglio della giornata nella quale si effettua il rimborso. Se, come è accaduto per effetto del continuo elevarsi del cambio, il ragguaglio della giornata in cui si effettua il deposito è inferiore a quello del giorno in cui si effettua il ritiro, il povero depositante riscuote minor numero di rupie di quante n'abbia versate. Ciò è avvenuto anche pei risparmi degli ascari somali che combatterono in Libia e la questione, per ragioni morali e politiche, ha preoccupato il Governo della Colonia che cerca di provvedere caso per caso con elargizioni di favore, compensative della perdita pel cambio. A questo inconveniente non pare sia rimedio possibile: non si può stabilire il deposito a risparmio in rupie, perchè il Governo della Colonia non può utilizzare con impiego redditizio le somme depositate, sì che questo servizio, oltre alla spesa, comporterebbe l'onere degli interessi o le perdite conseguenti all'alea del cambio, qualora si facesse la conversione in lire per versarle nei depositi del Regno. Sia per le ragioni ora dette, sia per la miglior convenienza dei risparmiatori a servirsi della filiale della Banca d'Italia, che dal novembre 1921 ha iniziato il suo funzionamento, i depositi postali vanno quasi scomparendo.

Si è detto già che, pre sopperire alla mancanza di numerario, il Governo della Colonia ricorse all'espediente di sospendere il pagamento in rupie dei vaglia coloniali e di procedere anche a pagamenti di debiti verso i privati con l'emissione di questi, espediente che equivalse alla emissione di valuta cartacea, essendo i vaglia entrati nella circolazione. Quando nel novembre 1921 furono emessi i buoni di cassa in rupie si dovette procedere al ritiro e al pagamento dei vaglia coloniali che, dal 1917 erano stati sempre tratti, ma non estinti e che si poteva temere svalutassero i buoni. All'operazione si addivenne accettandoli in pagamento di debiti verso lo Stato e si constatò così ch'essi raggiungevano la cifra di circa 1.700.000 rupie. Questi vaglia, emessi in epoche diverse, quando cioè la rupia o aveva il valore di lire 1,68 o, dopo fissata la mutevolezza del ragguaglio, era salita fino oltre le lire 7, dovettero conteggiarsi al ragguaglio del giorno nel quale per ciascuno di essi si effettuò il ritiro, in un periodo di tempo, cioè, nel quale il valore della rupia oscillò intorno alle sette lire. E il Governo della Colonia subì la perdita dovuta alla differenza del cambio, perdita che si dovrà colmare con un'assegnazione straordinaria di sei o sette milioni di lire da parte del Tesoro dello Stato.

Fin dal 1917 il Governo della Colonia aveva proposto i provvedimenti, già riferiti, che avrebbero dovuto eliminare la deficienza del medio circolante.

Nello stesso anno fu autorizzato, come si è visto, quello di rendere mutevole il ragguaglio fra lira e rupia con le conseguenze che si sono riferite e che, forse, erano inevitabili. Soltanto nel novembre 1920 furono apprestati, invece, i buoni di cassa in rupie, nonostante che, nelle sue proposte, il Governo locale avesse insistito sulla necessità che i provvedimenti conseguenti fossero contemporanei per ottenere interamente lo scopo. Se l'emissione dei buoni avesse avuto luogo quattro anni prima di quando avvenne, moltissimi guai sarebbero stati evitati e molti milioni risparmiati all'Erario e ai privati. Con Regio Decreto 13 maggio 1920, n. 600, la Banca d'Italia fu autorizzata ad emettere buoni di cassa in rupie di vario taglio, garentiti interamente da una corrispondente copertura in rupie d'argento e in questa convertibili.

Per evitare speculazioni e l'uscita della riserva la commutabilità venne limitata al cambio in quei casi nei quali sarebbe apparso necessario per avvalorare la valuta cartacea. Con Decreto Governatoriale 13 novembre 1920 n. 2563 furono stabilite le norme per l'emissione e i buoni entrarono in circolazione. La preparazione all'operazione, che si presentava di esito dubbio in paese primitivo che ignorava fin allora la carta moneta, fu fatta con ogni cura di propaganda e di accortezza, tanto da conseguirne il maggiore e più lusinghiero successo: la carta fu ricercatissima e fece aggio sull'argento, la modesta riserva di questo metallo non solo non fu toccata, ma le rupie d'argento ricomparvero in circolazione, furono portate alle casse pubbliche e alla Banca d'Italia sì che poterono accantonarsene per oltre un milione e mezzo. La fiducia nel Governo, la constatazione della maggior comodità dei buoni sulla valuta metallica operarono quello che in paese civile sarebbe apparso un miracolo. E la questione della circolazione monetaria può ritenersi attualmente risolta.

Rimase e rimane la questione monetaria. Non soltanto, infatti, nel tempo delle maggiori strettezze della crisi cominciò a dubitarsi della bontà del sistema monetario in rupie, ma già nelle discussioni che precedettero l'adozione di esso taluni ritennero non costituire la rupia la valuta ideale per la Somalia.

La scelta del bimetallismo zoppo: sterlina oro inglese, rupia argento italiana fu determinata, da un duplice ordine di considerazioni, interno ed esterno alla Colonia e dalla constatazione complessiva dell'ambito economico del quale essa faceva parte. Si vollero quindi le due valute aurea ed argentea più note ed usate negli scambi e nei traffici dei paesi dell'Oceano Indiano e così nei riguardi della circolazione come del risparmio, del commercio locale e di quello estero si ritenne d'aver ritrovato in esse tutte le condizioni desiderabili. Pratica e teoria furono una volta tanto d'accordo e nell'esempio degli stranieri ebbero trionfale conferma. Si citava, infatti, la Germania come quello Stato che, superando il più tenace suo preconcetto nazionalista ed imperialista, aveva nella sua colonia dell'Africa orientale adottato anch'esso una propria rupia, nonostante che questa fosse moneta usuale di paesi britannici, ma si dimenticava d'osservare che la rupia argentea tedesca aveva per multiplo il marco oro, non la sterlina, si ragguagliava, cioè al valore aureo nazionale. E

questo mutava sensibilmente la situazione. Comunque, per la nostra rupia non tutte le rose sperate sbocciarono e le spine furono pungenti. Se il sistema monetario adottato ebbe un successo indubitabile nell'interno della Somalia, ciò si dovette alla intrinseca bontà della moneta che ne era a base, formata d'argento ad altissimo titolo, superiore di parecchi millesimi al tallero M. T. fino allora corrente. Non è neppure da negare che pel commercio esteriore coi paesi del bacino dell'Oceano Indiano, la sterlina, quale multiplo della rupia, servisse perfettamente. Non altrettanto può dirsi per questo riguardo per la nostra rupia che, fuori di colonia, non fu accettata nei pagamenti, nè ottenne parità di valore con quella indiana, nè con quella del Kenya, nè con la similare moneta tedesca. Sia questo dipeso dalla mancata protezione di una convenzione monetaria, dalla differente ripartizione in monete d'appunto di bronzo, dalla minor considerazione politica del nostro paese o infine dalla sfavorevole bilancia commerciale dalla colonia, certo il fatto è innegabile. La ragione della scelta della rupia per dotare la Somalia d'una valuta similare a quella in corso nei paesi coi quali più frequenti erano i traffici non trovò, nella pratica, effettiva rispondenza, nè utilità.

Ora, la situazione è mutata e la ragione determinante della scelta originaria più non sussiste. In India il rapporto fra locale rupia e sterlina è variato e oscilla per influenza di molte cause, non ultime quelle politiche e i rapporti di debito e credito formatisi fra Gran Bretagna e Governo Indiano durante la guerra. Sarebbe vano e, forse pericoloso sperare che la nostra rupia ottenesse e conservasse identità di valore con quella indiana. Intanto negli ultimi tempi questa perde notevolmente nel cambio con la rupia italiana sulla piazza di Aden. Conseguire identità di valore significherebbe, probabilmente, svalutare la moneta della Somalia, certo legarci all'instabile carro della economia e della politica indiana della Gran Bretagna e infine favorire lo sviluppo di un commercio coll'India a vantaggio dei mercanti di questo paese, che già sono in casa nostra preponderanti economicamente, e possono costituire un prevedibile pericolo politico futuro. Tutta la costa dell'Africa orientale vogliono i nazionalisti indiani riservata per sbocco alla crescente ricchezza e all'esorbitante popolazione asiatica del loro paese. Occorre rammentarsene.

La rupia tedesca è quasi scomparsa, da quando la colonia germanica dell'Affrica orientale è sotto il mandato britannico. Nella colonia del Kenya, limitrofa alla Somalia, — l'antica British East Africa — la rupia è stata ritirata dalla circolazione e sostituita tra molte difficoltà dal fiorino inglese, e ora si è giunti all'adozione del sistema monetario metropolitano. Noi conserviamo la rupia! E l'abbiamo svalutata — almeno fin quando non furono emessi i buoni di cassa — ragguagliandola alla sterlina-chêque invece che alla sterlina oro. E la ragione per la quale l'adottammo è scomparsa.

Per ciò è da pensare se non convenga prepararsi all'introduzione del sistema monetario della madrepatria, opportunamente adattato alle locali esigenze. Gli inconvenienti, largamente esposti, che si sono verificati in questo periodo di guerra e di dopo-guerra, sia pure anormale, ma ancora prevedibilmente e

lungo durevole, lo consigliano. E lo consiglia altresì il nuovo orientamento economico di questi tempi che tende ad unire più strettamente le colonie alla propria metropoli, nonostante le demagogiche e soltanto verbali proteste pel regime della porta aperta, della libera concorrenza mondiale e così via.

Pei poveri e deboli paesi come l'Italia è troppo grande lusso avere una colonia a moneta più ricca di quella nazionale. Troppo viene a costare anche se potesse sperarsi che in giorno non lontano la Somalia possa vivere per se stessa e trovare nei traffici con l'estero autonomia commerciale e fonte di ricchezza a sè e alla metropoli. Nelle condizioni odierne la Somalia, dovendo, in seguito al trattato di Saint Germain, abolire il regime doganale preferenziale verso l'Italia e adottare quello della porta aperta per tutti gli Stati, sarà avulsa commercialmente dalla metropoli e lo sarà anche economicamente, conservando una moneta più ricca di quella italiana e legata al sistema monetario britannico. E diventerà campo aperto a tutti gli stranieri, vicini e lontani, che vorranno sfruttarla con proprio principale beneficio. All'ombra della propria bandiera, l'Italia farà la parte del povero Lazzaro mendicando le briciole del banchetto che, in casa propria e a sue spese, avrà imbandito per gli altri. Tutto ciò potrà avvenire, in parte ugualmente, anche se verrà adottato il sistema monetario italiano, ma, se non altro, se ne accrediterà la nostra moneta e non sarà poco vantaggio.

Riconosciuta, in principio, l'opportunità di introdurre il sistema monetario nazionale nella Somalia, occorre però considerarne le modalità.

Si è detto che le popolazioni indigene non prescindono dal considerare il valore intrinseco della moneta metallica, di fronte a quello legale perchè essi la valutano sempre un po' come « massa » di metallo prezioso. Per ciò è da scartare l'introduzione delle nostre monete d'argento a basso titolo e ancor più di quelle di nichelio. Le une e le altre sarebbero considerate quale falsa moneta, come avvenne pei nichelini, come si ripete ora nel Kenya pel fiorino inglese d'argento che ha il titolo di 500 millesimi, come è accaduto pel tallero eritreo e per quello di Menelick. È un'esperienza concorde e conforme che non ammette più dubbi. Occorrerà quindi coniare pezzi d'argento da una, due e cinque lire a titolo non inferiore a quello dell'attuale rupia, attribuendo ad essi il valore rispettivo di $^1/_{20}$ $^1/_{10}$ e $^1/_4$ della moneta aurea italiana da venti lire che ne sarebbe il multipio legale e manterrebbe così il sistema del bimetallismo, sostituendosi alla sterlina nelle riserve accantonate a titolo di « gold exchange standard ». Il nostro « billon » di rame servirebbe come moneta d'appunto.

I buoni di cassa in rupie, già in circolazione e tanto favorevolmente accolti, spianerebbero la via alla emissione di analoghi buoni di cassa in lire, ma questa non potrebbe aver luogo che insieme con una congrua quantità di argento e, pei primi tempi almeno, la commutazione in valuta metallica non dovrebbe essere limitata.

È indubitabile che la variazione del sistema monetario porta un turbamento economico e finanziario, tanto più grave in paesi primitivi, nei quali le

popolazioni sono eminentemente conservatrici e diffidenti e preoccupazioni politiche possono influire sulla piena libertà d'azione del governo. Dopo la recentissima introduzione dei buoni di cassa in rupie sarebbe forse imprudente tentare l'emissione della nostra lira in Somalia e quindi il mutamento di sistema non è consigliabile d'effettuare immediatamente. L'elevatezza dei cambî ancor troppo rilevante e le condizioni economiche dell'Italia e della Colonia, così poco assestate, confermano il consiglio prudenziale. Quando il valore di ragguaglio tra rupia e lira sia sceso e, sopratutto tenda a stabilirsi più che ora non oscilli, la riforma s'imporrà ineluttabilmente. Conviene frattanto studiarla e predisporla. Perchè la Somalia divenga compiutamente parte d'Italia.

F. S. CAROSELLI
Consigliere coloniale.

Recenti Pubblicazioni

TAUSSIG F. W. — *Principles of economics*. 3.rd edition. New York, Macmillan, 1921.

Della precedente edizione di quest'ottimo manuale di economia è già stato reso ampio conto in questa rassegna (1916, vol. I, pag. 527).

La nuova edizione, senz'essere sensibilmente accresciuta di mole, ha ricevuto notevoli rimaneggiamenti, che giovano all'equilibrio fra le varie parti dell'opera e la pongono al corrente dei fatti svoltisi negli ultimi sette anni.

Ricordiamo, fra i capitoli aggiunti, quello relativo alle proposte riforme monetarie, dov'è — fra le altre — confutata la dottrina di Fisher sul dollaro stabilizzato; quello sui grandi patrimoni, per la compilazione del quale l'autore ha potuto esaminare il problema da vicino da un'osservatorio di prim'ordine come gli Stati Uniti; il bel capitolo introduttivo sul regime del salario. L'evoluzione del sistema bancario americano ha indotto l'autore a rifare da capo a fondo la parte del libro dedicata a questo argomento; e grandi modificazioni ha ricevuto anche la trattazione sulla carta moneta, per tener conto dei recenti avvenimenti.

L'autore, mentre ha cercato di arricchire la propria opera mercè gli insegnamenti ricavati dall'eccezionale esperienza dell'ultimo settennio, constata come i nuovi fatti non abbiano contraddetto, anzi abbiano confermato; nelle linee fondamentali, le dottrine dell'economia politica. L.

LEROY BEAULIEU P. — *Précis d'économie politique*. Paris, Delagrave, 1922.

Questa ventesima edizione del popolare manualetto di Leroy-Beaulieu è stata riveduta ed aggiornata, come le ultime precedenti, da André Liesse. Le aggiunte sono contenute in speciali appendici, che si aggiungono a quelle preparate dal Leroy-Beaulieu per la tredicesima edizione. Così che la lettura viene interrotta per la necessità di ricorrere ad ogni tratto alle appendici.

Sarebbe bene ormai che il Liesse osasse trasformare l'opera originaria; egli è ben degno di aggiornarla, infondendovi nuovi fatti e nuovi idee, in modo da darle nuova vita.

G. M.

MOULTON H. G. — *Principles of money and banking*. Chicago, University of Chicago Press, 1920.

È questo uno dei meglio riusciti volumi, nella raccolta di antologie economiche edita dai professori dell'Università di Chicago. La migliore riuscita dipende in parte dall'abilità del Moulton, ma in parte anche dalla natura degli argomenti trattati, a dominare l'immenso campo dei quali è ormai inadeguata la somma di conoscenze tecniche che può possedere un unico autore.

Il Moulton ha coordinato e collegato fra loro le varie parti del libro mediante le introduzioni premesse ai singoli capitoli.

L'opera è divisa in due parti principali: dedicata alla moneta la prima, al credito la seconda.

Nella prima parte è descritta l'organizzazione monetaria della Società, nelle attuali sue condizioni e nella sua passata evoluzione; e sono studiati i problemi del tipo monetario: bimetallismo, moneta cartacea emessa dallo Stato, movimento per l'adozione del tipo argenteo negli Stati Uniti, controllo del livello dei prezzi.

Tutta questa prima parte potrà essere singolarmente arricchita in una prossima edizione, mercè l'esperienza degli ultimi anni, che se non altera i tratti fondamentali della teoria della moneta, ne illumina però di viva luce molti angoli oscuri.

La seconda parte, destinata allo studio del credito, espone anzitutto le varie forme di istituzioni bancarie, indicandone i fini; mette poi in evidenza la natura e le funzioni del credito e descrive gli strumenti del credito commerciale. Entra poi nell'analisi del fenomeno bancario, esponendo i principî che regolano l'attività delle banche commerciali, tratteggiando le relazioni fra le varie banche, descrivendo l'ordinamento legale delle banche e in particolare il sistema americano della « Federal reserve ». Forme speciali di istituzioni bancarie, banche cooperative, istituti di credito agrario, istituti di risparmio e d'investimento, sono oggetto di speciali capitoli. E infine sono poste in luce le relazioni reciproche esistenti fra le varie operazioni finanziarie. G. M.

BOYLE J. E. — *Agricultural economics.* London, Lippincott, 1921, 12 s. 6. d.

L'autore, professore di economia rurale nella Facolta di agraria della Cornell University, si è proposto di illustrare una serie di problemi d'economia agraria, in modo da interessare ad essi il lettore e da stimolarne il pensiero e la riflessione. Ed ha raggiunto appieno il suo fine.

L'opera non ha il vigore, ma neppure la pesantezza, di quei libri che mirano ad una sistemazione organica della materia da un punto di vista teorico; consiste, invece, in una vivace esposizione di svariati problemi, con sobri richiami alla teoria economica. L'economista, se qualche volta si arresterà un po' perplesso di fronte all'esposizione, troppo semplice e non sempre irreprensibile, di alcuni principî della teoria, non potrà non interessarsi alla chiara e densa esposizione di fatti, sagacemente commentati, che al teorico possono porgere incitamenti allo sviluppo ed al perfezionamento delle sue dottrine. Ma sopratutto l'opera piacerà agli studiosi di economia agraria, i quali, attraverso la trattazione del Boyle, potranno formarsi un'adeguata idea dell'attuale grandioso sviluppo delle industrie agricole e pastorali negli Stati Uniti e dell'ordinamento delle industrie stesse.

G. M.

STAMP J. — *Wealth and taxable capacity.* London, King, 1922, 10 s. 6 d.

L'autore della mirabile opera sui redditi e sulla proprietà britannica acquista con questo nuovo lavoro una nuova benemerenza verso gli studi di economia applicata.

Discute anzitutto i metodi per la misura del patrimonio nazionale, poi quelli per la misura del reddito, mettendo specialmente in luce le difficoltà che derivano dalle instabili condizioni monetarie attuali. Esamina poi la distribuzione dei patrimoni e quella dei redditi, valendosi anche del procedimento di Pareto. Indi passa a segnare i limiti della capacità di imposizione. I risultati delle precedenti indagini sono poi integrati mediante lo studio degli effetti derivanti dalle variazioni dei prezzi, sui profitti, sui salari e sull'onere del debito pubblico. L.

MITCHELL W. C. ed altri — *Income in the United States.* New York, Harcourt, Brace, 1921.

Alcune grandi istituzioni filantropiche nord-americane, col sussidio di privati e di imprese industriali e commerciali hanno costituito un ufficio nazionale di indagini economiche, diretto da parecchi dei più noti studiosi dei problemi economici, avente lo scopo di ese-

guire ricerche quantitative su argomenti che interessano il pubblico benessere, in modo da fornire come basi al giudizio del pubblico fatti accertati in modo sicuro ed oggettivo.

Questo volume rappresenta il primo risultato dell'attività dell'ufficio, e costituisce una splendida promessa per l'avvenire. Gli autori, fra i quali W. C. Mitchell e W. I. King sono notissimi anche ai nostri studiosi di economia applicata, si sono proposti di indagare se il reddito nazionale sia sufficiente per assicurare un decoroso tenor di vita a tutti i cittadini, se vada crescendo almeno proporzionalmente alla popolazione, se la disuguaglianza nella sua distribuzione si vada attenuando od aggravando.

Gli autori ritengono — in seguito ad un'ampia discussione sulle fonti di informazione e sull'attendibilità di esse — di poter stimare il reddito nazionale degli S. U. con l'approssimazione del 10 %. Lo valutano a 28,8 miliardi di dollari per il 1909, a 34,4 per il 1913, a 61,0 per il 1918, senza tener conto del lavoro compiuto dalle donne per attendere alle cure domestiche. Per eliminare dall'aumento del reddito la parte dovuta al rialzo dei prezzi, gli autori hanno eseguito una stima corretta, fondata sui prezzi del 1913. Il reddito nazionale del 1909 sale allora a 30,1 miliardi, quello del 1918 scende a 38,8. Il reddito medio individuale, secondo questa stima corretta, sarebbe salito da 333 dollari all'anno nel 1909 a 354 nel 1913 ed a 372 nel 1918, toccando un massimo di 400 nel 1916. Il reddito medio individuale negli Stati Uniti, alla vigilia della guerra, sarebbe stato di quasi metà maggiore che nel Regno Unito e più che doppio che in Germania.

Si può calcolare che nel 1918 il decimo più fortunato dei cittadini percepisse più d'un terzo della somma dei redditi. G. M.

DECAMPS J. — *Les changes étrangers.* Paris, Alcan, 1922. 20 fr.

Direttore degli studi economici della Banca di Francia e nel tempo stesso professore nella Scuola Superiore di Studi Commerciali, il Decamps congiunge nella sua trattazione dei cambi il rigore di posizione dei problemi e di ragionamento del teorico con la larghezza di vedute e la vastità di cognizioni del pratico. Riesce così a presentare al lettore un'opera di grande utilità sia per gli studiosi, che possono rinfrescarvi le loro concezioni a contatto con la realtà, sia per i pratici, che attraverso le mille osservazioni suggerite dall'esperienza quotidiana vedono disegnarsi le semplici linee della sintesi scientifica.

L'autore espone in una prima parte il meccanismo per la compensazione dei debiti e crediti internazionali; in una seconda studia il regolamento mediante invio di numerario ed analizza le cause di svilimento dei cambi; in una terza tratta dei crediti internazionali nelle loro varie forme.

A questa trattazione di carattere generale segue un'indagine ampia ed interessantissima sul movimento dei cambi dall'inizio della guerra europea fino alla metà del 1921.

La lettura, anzi lo studio, dell'opera del Decamps potrà orientare nel labirinto dei fenomeni monetari internazionali molti che scrivono su questa materia senza possedere sufficiente preparazione. G. M.

MANES A. — *Versicherungswesen.* Leipzig, Teubner, 1922. Due volumi. Lire 51,60 (rilegati L. 66).

L'opera del Manes sulle assicurazioni può dirsi ormai classica, sia per l'ampia e completa trattazione, sia per la freschezza e la lucidità della forma. I suoi pregi si mantengono inalterati in questa terza edizione, riveduta ed arricchita, che ora pubblica l'editore Teubner nella sua collezione di manuali per il commercio e per l'industria.

Il maggior pregio della trattazione è quello che, pur essendo interamente accessibile al profano, essa gli consente di dominare progressivamente e senza sforzo tutta la vastissima materia.

Dei due volumi, il primo è dedicato alla teoria generale dell'assicurazione.

L'esposizione dei concetti e delle definizioni fondamentali è seguita da un cenno sto-

rico sullo sviluppo degli istituti assicurativi nei vecchi e nei nuovi tempi; ed è qui messa in luce la crescente estensione delle applicazioni del concetto informatore dell'assicurazione e l'importanza quindi continuamente crescente dell'istituto.

L'organizzazione dell'assicurazione è studiata nelle varie forme, che si contrastano il campo: forme pubbliche e forme private, isolate o collegate tra loro. Uno speciale paragrafo è dedicato agli intermediari, che in questa industria hanno un compito particolarmente importante.

È poi esposta — senza eccessivi sviluppi — la tecnica delle assicurazioni. Anzitutto uno sguardo d'insieme all'organizzazione dell'esercizio assicurativo: poi una esposizione dei fondamenti statistico-matematici dell'assicurazione; indi speciali trattazioni della tecnica del calcolo dei premi, della tecnica della prestazione degli indennizzi, della tecnica contabile e di quella finanziaria.

I problemi della politica delle assicurazioni nei suoi vari aspetti - vigilanza statale, sanzioni penali, problemi finanziari, regolamento giuridico del contratto — formano oggetto di un capitolo a parte.

Il primo volume è chiuso da una breve ma densa esposizione dello sviluppo della scienza delle assicurazioni, considerata nei suoi vari rami.

Il secondo volume è dedicato allo studio particolare delle varie specie di assicurazione. Sono largamente analizzati i problemi dell'assicurazione sulla vita umana, dell'assicurazione per le malattie e per l'invalidità, dell'assicurazione per gli infortuni, dell'assicurazione per varie responsabilità, delle assicurazioni per trasporti di cose, dell'assicurazione per l'incendio, per la grandine, per la mortalità del bestiame, e di altre forme secondarie di assicurazione.

Un ultimo capitolo tratta delle riassicurazioni.

Se un editore italiano procedesse subito alla traduzione di quest'opera, renderebbe un vero servigio agli studenti e agli studiosi dei problemi assicurativi.

G. M.

DEUTSCHE WELTWIRTSCHAFTLICHE GESELLSCHAFT — *Der Friedensvertrag und Deutschlands Stellung in der Weltwirtschaft.* Berlin, Springer, 1921. M. 78, 40.

In diciassette monografie, dovute quasi tutte a professori o ad alti funzionari, sono esposte le principali conseguenze economiche della pace di Versailles per la Germania. Fra i più importanti studi ricordiamo quelli sulle perdite territoriali e demografiche; sui problemi dell'approvvigionamento di prodotti agricoli, di combustibili, di materie prime; sul commercio con l'estero; sulle comunicazioni e sui trasporti marittimi, ferroviari, aerei.

L'opera è stata pubblicata nel 1921, ma parecchie monografie risalgono ai primi mesi del 1920, e non sono perciò al corrente delle modificazioni arrecate al trattato, nell'applicazione, nè dei fatti avvenuti nell'ultimo biennio. Difetto, questo, che potrà essere corretto in una edizione definitiva.

Difficilmente invece potrà essere corretta la quasi generale unilateralità del punto di vista degli autori, i quali guardano le cose con occhi di Tedeschi e non con occhi di studiosi. Ma ciò è umano; e alcune esagerazioni si possono perdonare per il sentimento patriottico che le ispira. Altre, però, ispirate da assoluta incoscienza delle colpe della Germania nella condotta della guerra, non si possono perdonare; e la persistente mala fede germanica nell'esecuzione del trattato non invoglia certamente il lettore straniero a prendere per moneta contante quelle affermazioni che riesce difficile controllare.

A noi italiani, poi, molti timori dei Tedeschi appariscono esagerati, poichè sappiamo, per esperienza nostra, come un popolo possa riuscire a vivere ed a prosperare anche con risorse molto minori di quelle che restano alla Germania di oggi.

G. M.

PREUSSICHES STATISTISCHES LANDESAMT — *Die von Preussen abgetretenen Gebiete.* Berlin, 1922. M. 75.

Quest'ampia monografia sui territori separati dalla Prussia in seguito alla pace di Versailles contiene numerosissime informazioni di carattere amministrativo, economico, politico.

La massima parte dei 70.500 km.² di territorio e dei 6 500.000 abitanti perduti dalla Germania per l'attribuzione ad altri Stati di territori già compresi nell'Impero, va a danno della Prussia, che perde 56.000 km.² di superficie e 4.600.000 abitanti, mentre i rimanenti 14.500 km.² e 1.900.000 abitanti corrispondono alla perdita dell'Alsazia Lorena.

Per i territori perduti dalla Prussia, una prima tabella indica la superficie e la popolazione dei singoli circoli (*Kreise*), distintamente per la parte ceduta e per quella rimasta alla Prussia. È poi indicata, provincia per provincia, la superficie e la popolazione ceduta ad altri Stati, separatamente per ciascuno di questi. Una seconda tabella fornisce le indicazioni stesse per i circoli disposti in ordine alfabetico.

Una terza tabella indica la superficie e la popolazione, secondo il censimento del 1919, dei singoli comuni di tutti i circoli tagliati dalla nuova linea di confine.

Una quarta tabella indica la circoscrizione amministrativa della Prussia nei nuovi confini, presentando la superficie e la popolazione, nel 1910 e nel 1919, delle singole provincie, dei singoli distretti, dei singoli circoli.

Seguono notizie sulla superficie e sulla popolazione del territorio della Saar, temporaneamente sottratto alla sovranità germanica; e notizie sui risultati dei plebisciti nelle varie zone contestate.

Infine un elenco alfabetico dei comuni prussiani o già prussiani indica la loro attuale appartenenza.

L'opera era in gran parte compilata prima delle decisioni definive sul confine alto-slesiano, delle quali è tenuto conto soltanto nell'introduzione. Ha ora bisogno di essere aggiornata per corrispondere interamente al suo fine. G. M.

WIERZBICKI A. — *Le problème de la Haute Silésie.* Varsovie, Edition de la Diète de la Republique Polonaise, 1921.

FRESCURA B. — *Il problema dell'Alta Slesia.* Genova, La Vita Marittima e Commerciale, 1921.

In questi due scritti si trovano esposti i due punti di vista contrari per la soluzione del problema alto-slesiano. Il Wierzbicki sostiene le ragioni della Polonia, da buon Polacco; il Frescura quelle della Germania, come avrebbe potuto sostenere un buon Tedesco.

Anche oggi che la questione è risoluta (per quanto tempo?) riesce interessante contrapporre le due opposte tesi: l'esame di esse dimostra la quasi insuperabile difficoltà di una soluzione che non calpesti qualche buona ragione d'uno dei contendenti. G. M.

BUDAY L. — *La Hongrie après le traité de Trianon.* Paris, Roustan, 1922. 10 fr.

L'autore, professore nel Politecnico di Budapest e già direttore dell'Ufficio Statistico Ungherese, descrive con competenza e con sufficiente ampiezza le conseguenze della pace del Trianon per l'Ungheria, che sopravvive duramente mutilata.

Benchè non sempre oggettiva — sarebbe troppo pretendere da un interessato la rigorosa oggettività — l'esposizione è in generale soddisfacente e dà un'adeguata idea delle attuali condizioni dell'Ungheria. Il libro contiene molti dati di fatto che sarebbe difficile desumere da altra fonte. G. M.

STOLPER G. — *Deutsch - Oesterreich als Sozial - und Wirtschafts - Problem.* München, Drei Masken Verlag, 1921.

Rielaborazione d'una serie di studi sulla situazione della Repubblica Austriaca, pubblicati dallo Stolper nell'*Oesterreichischer Volkswirt*.

L'autore analizza la struttura economica e sociale della nuova Austria, discute il gran problema politico della unione alla Germania o ad una Federazione Danubiana, studia i mezzi da impiegarsi per il ritorno a condizioni economiche normali, delinea il sistema finanziario dello « Stato sociale ». L.

SARTORIUS VON WALTERSHAUSEN A. — *Die Vereinigten Staaten als heutiges und künftiges Einwanderungsland.* Stuttgart, Enke, 1921. M. 10,20.

SCHIPPEL M. — *Amerikas Wirtschafts-und Finanzlage und die Wiederaufrichtung Europas.* Stuttgart, Enke, M. 4.

Anche in Germania si guarda di giorno in giorno più verso l'America come verso la sola possibile fonte di salvezza. Di questo stato d'animo sono documenti, fra molte altre, queste due pubblicazioni, di assai disuguale pregio. Lo scrittarello dello Schippel è una esposizione, superficiale anzi che no, della situazione economica degli Stati Uniti. La monografia del Sartorius von Waltershausen — autore molto noto ed apprezzato in Italia specialmente per i suoi studi sulla economia siciliana — è invece una seria e ben documentata indagine sulla immigrazione negli Stati Uniti e sulle prospettive che si offrono agli immigranti nel prossimo avvenire. G. M.

DUBOSCQ A. — *L'évolution de la Chine.* Paris, Bossard, 1921. 9 fr.

Il sottotitolo — *Politique et tendances* (*1911-1921*) — corregge il titolo troppo ambizioso. In fatto il piccolo libro del Duboscq è costituito principalmente da una breve cronaca delle vicende politiche attraversate dalla Cina negli ultimi anni, con qualche commento, suggerito all'autore dall'esperienza raccolta durante il suo soggiorno nell'Estremo Oriente. Opera giornalistica, piuttosto che scientifica; la quale tuttavia si legge con piacere per la forma gradevole e per l'arte con la quale l'autore espone e commenta i fatti narrati.

L.

PASVOLSKY L. — *The economics of communism.* New York, Macmillan, 1921. Doll. 2.25.

Il titolo potrebbe far pensare ad una trattazione teorica. Già il sottotitolo « with special reference to Russia's experiment » corregge l'impressione. E la lettura del libro mostra che in realtà l'autore ha raggiunto principalmente lo scopo di tracciare la storia del regime comunista nella sua applicazione o pseudo-applicazione alla Russia dei Soviet. Perciò il lettore non condivide completamente, a lettura ultimata, la lusinga dell'autore che le sue conclusioni possano avere larghissima validità. È difficile tuttavia sfuggire al dilemma fondamentale che egli pone, quasi sintesi della sua indagine, che : « il comunismo è impossibile senza l'applicazione della coazione nella vita economica del paese, ma la produzione economica è irreparabilmente compromessa da tale coazione ».

Il libro è diviso in due parti: nella prima è esposto il sistema economico della Repubblica dei Sovieti; nella seconda sono analizzati i problemi cui ha dato luogo l'applicazione di esso e sono esaminati i risultati della applicazione stessa. Completa il libro un quadro della situazione economica della Russia alla fine del 1920, quadro che riesce facile al lettore completare con le informazioni più recenti.

G. M.

PELLEGRINI U. — *Il risorgimento economico dell'Italia, dalla costituzione del Regno al 1921.* Milano, Società editrice libraria, 1922.

Ottima l'intenzione di raccogliere un insieme di notizie sullo sviluppo economico dell'Italia negli ultimi sessant'anni. Ma esistono buoni libri informati a questo intento, arretrati di una decina d'anni, o poco più e il Pellegrini avrebbe potuto limitarsi a completarli, sulla guida degli annuari del Bachi, invece di affastellare in questa frettolosa compilazione molte notizie non sempre bene ordinate e talora inesatte, e molte cifre, in parte non corrispondenti al vero anche per effetto di troppo disinvolti arrotondamenti.

G. M.

PORRI V. — *Cinque anni di crisi nel Veneto.* 1914-18. Roma, Ministero per le Terre Liberate, 1918.

Seguitando gli studi sull'equilibrio economico del Veneto alla vigilia della guerra, il Porri descrive ora le perturbazioni delle condizioni economiche della regione veneta derivate dalla guerra. La pregevole indagine potrà venir completata quando saranno rese di pubblica ragione altre notizie intorno a fatti del periodo bellico, che ancora giacciono seppellite negli archivi. L.

PRATO G. — *Il costo della vita ed il minuto commercio in Italia.* Torino, 1922.

In questo studio, pubblicato nell'ottimo « *Bollettino dell'Ufficio del Lavoro e della Statistica* » di Torino, l'illustre economista pone in luce alcuni fenomeni di « patologia economica » che si manifestano nel commercio al minuto, per la disorganizzazione dei nostri mercati cittadini e per l'incredibile avidità dei commercianti.

L.

GIRETTI E. — *I danni e le ingiustizie della nuova tariffa doganale.* Torino, Lattes, 1921. L. 4.

Vivace esposizione polemica di alcuni inconvenienti della tariffa Alessio. Gli scritti raccolti in questo libro erano già stati pubblicati in giornali quotidiani.

L.

CIVITA D. — *Il problema idroelettrico in Italia e l'attività delle imprese elettriche.* Roma, Edizione de «l'Impresa Elettrica», 1922. L. 12.

Il valente direttore dell'Associazione esercenti imprese elettriche espone e commenta, con la grande competenza che il lungo studio e la vasta esperienza gli hanno procurato, le attuali condizioni dello sfruttamento delle acque italiane per la produzione di energia elettrica, e addita le vie migliori per il più razionale sfruttamento di questa nostra risorsa nell'avvenire. L.

MINISTERO DELLE POSTE E DEI TELEGRAFI — *Schema di bilancio economico per l'azienda.* Roma 1922.

Questo bilancio economico, compilato sulla base del preventivo 1922-23, per opera del prof. Monetti, mette in evidenza le disastrose condizioni dell'azienda postelegrafonica. Merita lode il ministro Giuffrida, che ha voluto rendere pubbliche, senza dannose reticenze, le vere condizioni dei servizi da lui amministrati. Ma la realtà, a quanto sembra, sarà anche peggiore della previsione. L.

REPACI F. A. — *Il movimento mondiale dei prezzi. Come si rilevano i prezzi a Torino.*

— —. *Le entrate dei comuni d'Italia 1888-1912.*

— —. *Le finanze della città di Torino dopo la guerra.* Torino, 1921.

Con la decadenza degli uffici statistici governativi in Italia contrasta lo sviluppo di quelli municipali, che negli ultimi anni hanno moltiplicato la loro attività. L'ufficio torinese pubblica un ottimo bollettino mensile, dal quale sono estratti questi studi del Repaci, che espongono in forma semplice e chiara fatti economici generalmente ignoti al pubblico. Ma anche gli studiosi possono trarre profitto da una parte delle notizie e dei commenti che il Repaci fornisce, specialmente nei due studi in materia finanziaria. G. M.

MAURETTE F. — *Les grands marchés des matières premières.* Paris, Colin, 1922. 5 fr.

In piccola mole (200 pagine in 16°) l'egregio professore della Scuola Superiore di Commercio di Parigi ha saputo condensare e coordinare una grandissima quantità di notizie. Il libro è davvero eccellente e avrà senza dubbio splendido successo, perchè, mentre appaga il desiderio di sapere, ormai comune nelle persone colte, che desiderano rendersi conto dei grandi problemi economici internazionali, sfugge al difetto quasi generale delle pubblicazioni consimili. Le quali, o sono compilate da cultori di merceologia, e rivelano spesso negli autori scarsa conoscenza delle fonti statistiche, dell'organizzazione commerciale dei mercati, dell'economia internazionale; o sono compilate da economisti, o da statistici, e attestano non di rado ignoranza di essenziali distinzioni fra varie specie di prodotti e confuse cognizioni sulle consuetudini commerciali. Qui invece l'autore padroneggia tutti gli aspetti della materia, e con vivace penna descrive la situazione dei mercati mondiali delle principali materie prime — carbone, petrolio, lana, cotone, seta, gomma, ferro, grano —, svolgendo agli occhi del lettore il cammino che la merce percorre dal produttore al consumatore.

Vorremmo che questa visione cinematografica dei mercati mondiali giungesse a tutti coloro che si occupano — specialmente nel giornalismo — di economia internazionale. Essa gioverebbe a raddrizzare molte idee storte e a dare, senza fatica, molte utili nozioni allo spettatore, ossia al lettore. G. M.

KUNHARDT J. C. G. — *The statistical position of rubber* September 1921. London, Rickinson, 1921. 2 s. 6 d.

The worlds rubber position, March, 1922. London Rickinson, 1922. 4 s.

Rubber companies' position, March 1922. London, Rickinson, 1922. 4 s.

Il volumetto del Kunhardt è un'indagine, a base statistica, sulla produzione, sul consumo e sulle scorte della gomma elastica nel mondo e nei principali paesi interessati, con qualche tentativo di determinazione delle prospettive per l'avvenire.

I due fascicoli compilati e editi da Rickinson sono destinati: il primo a descrivere la situazione del mercato mondiale della gomma; il secondo a fornire indicazioni sulla situazione finanziaria delle principali imprese aventi per iscopo la produzione della gomma. L'uno e l'altro fascicolo appartengono a pubblicazioni periodiche. L.

LENTICCHIA A. — *La scienza e l'industria bacologica.* Como, 1922.

Il direttore della Scuola Nazionale di Setificio di Como raccoglie in questo opuscolo, destinato specialmente agli agricoltori, le migliori norme per la coltura del baco da seta. Notiamo specialmente le istruzioni per la coltura del gelso a prato e per i secondi allevamenti, che tendono a introdurre anche da noi metodi vantaggiosamente sperimentati nel Giappone per accrescere il rendimento della bachicoltura. L.

DE LA PRAUDIERE E. — *The Welsh coal and shipping handbook.* Cardiff. The Western Mail, 1922. 3 s.

Fra le principali notizie di carattere economico contenute in questo annuario gallese — giunto al quarantunesimo anno di vita — ricordiamo le seguenti:

dati e previsioni sull'industria delle costruzioni navali, di Sir W. R. Smith e di Sir W. Seager;

studio dell'industria siderurgica, di Sir F. Mills;

dati e informazioni sull'economia portuaria di Cardiff;

notizie sulla produzione, sull'esportazione e sui prezzi del carbone e dei metalli;

notizie sui noli da Cardiff e da Newport per le principali destinazioni.

Inoltre l'annuario contiene copiosissime informazioni di carattere amministrativo, tecnico e meteorologico sui principali porti, e un elenco delle società carboniere con notizie sulla loro potenzialità. L.

DUNCAN C. S. — *Commercial research.* New York. Macmillan, 1921. 3 dollari.

L'odierno uomo d'affari non può accontentarsi di procedere con la guida della tradizione e della consuetudine. La rapida variazione delle condizioni dei mercati, la larga diffusione di un vivace spirito d'iniziativa, pongono in condizioni di inferiorità rispetto ai concorrenti quei commercianti e quegli industriali che non sono in grado di ritrarre essi medesimi norme di condotta dalla continua osservazione dei fatti che si svolgono nelle loro aziende e nell'ambiente ove queste agiscono.

Per tali osservazioni e per le induzioni che possono venirne tratte offre una guida il manuale del Duncan.

Dopo avere accennato in modo generale alle attuali condizioni della vita economica, ben differenti da quelle dei secoli passati, e alla conseguente necessità di una continua vigile attenzione da parte dell'uomo di affari, l'autore tratteggia i caratteri di quelle indagini ch'egli comprende nel nome di « *Commercial research* ». Indica poi le fonti da sfruttare, i fatti da investigare, il modo di raccogliere elementi di studio, i procedimenti più adatti per descrivere, per analizzare e per interpretare i fatti. A questo proposito è condotto a dare brevi nozioni di metodologia statistica, generalmente esposte in forma corretta, se pur molto elementare. G. M.

KAHN E. und NAPHTALI F. — *Wie liest man den Handelsteil einer Tageszeitung.* Frankfurt, Frankfurter Societäts-Druckerei, 1921.

I due valenti redattori economici della *Frankfurter Zeitung* hanno avuto davvero una ottima idea condensando nelle duecento pagine di questo manualetto tutti i precetti che la loro esperienza suggerisce al lettore della parte economica d'un giornale quotidiano, per intendere bene ed interpretare rettamente ciò che gli cade sotto gli occhi. Ai cultori di statistica economica riuscirà particolarmente utile la parte relativa ai mercati delle merci, dove sono fornite notizie sulle forme e sulle consuetudini nei contratti, sui modi di quotazione dei prezzi, ecc., per le principali merci di traffico mondiale.

Il successo dell'opera è confermato dalla grande diffusione raggiunta: essa è arrivata in breve tempo al 40° migliaio. G. M.

HARVARD UNIVERSITY BUREAU OF BUSINESS RESEARCH.

1. *International comparisons of prices of cotton cloth. Jan. 1919 — March 1920.*
2. *Operating expenses in retail grocery stores in 1919.*
3. *Operating expenses in the wholesale grocery business in 1919.*
4. *Operating expenses in retail shoe stores in 1919.*

5. *Operating expenses in retail hardware stores in 1919.*
6. *Operating expenses in retail drug stores in 1919.*
7. *Operating expenses in retail jewelry stores in 1919.*
8. *The wholesale grocery business in January, 1921.*
9. *Labor terminology.*

Cambridge (Mass.), 1920-21. Harvard University Press.

Pubblicazioni dell'Istituto d'indagini di economia applicata della Harvard University, diretto dal prof. Copeland.

Il primo volumetto contiene una serie di confronti sui prezzi di tessuti di cotone negli Stati Uniti, in Inghilterra, in India e in Cina, con un interessante commento.

I fascicoli 2-7 fanno parte di una collana di studi sulle spese di esercizio di imprese mercantili di varie categorie. Essi offrono un ampio e bene elaborato materiale allo studio dell'economista.

Il fascicolo 8 è il tipo di un' indagine sommaria sulla situazione di un ramo del commercio all'ingrosso.

L'ultimo volumetto è un utile dizionario di terminologia del lavoro.

L.

AYRES P. — *Price changes and business prospects.* The Cleveland Trust Company, 1921.

L'autore studia le relazioni fra il movimento dei prezzi all'ingrosso e quello dei prezzi al minuto e quindi il costo della vita. Esamina l'andamento dei prezzi e dei salari dal 1810 al 1920 e cerca di mettere in evidenza le cause della prosperità e delle depressioni.

L.

BALDESI G. — *Perchè il mondo è povero.* Firenze, Vallecchi, 1922. Lire 6.

L'autore, deputato socialista, ha letto attentamente la relazione della così detta inchiesta sulle materie prime promossa dalla Società delle Nazioni, imparandovi qualche cosa che gli studiosi e gli uomini d'affari avevano già prima imparato ad altre fonti; ha letto anche l'inchiesta dell'Ufficio Internazionale del Lavoro sulle industrie. Ha interpretato i fatti imparati a queste fonti al fioco lume di qualche reminiscenza marxistica, vivificando l'interpretazione con un forte condimento di poesia internazionalista. E così ha fatto un libro, che dimostra un po' lo sforzo del Baldesi di piegare i fatti alla tradizionale dottrina, un po' lo sforzo di far evolvere la dottrina con la guida dei fatti. Ma per ora, tra i due sforzi contrastanti, prevale il primo. Quando S. E. Baldesi reggerà un ministero, partecipando al governo del regno d'Italia, probabilmente completerà la sua evoluzione e lo vedremo adoprarsi a far trionfare il secondo sforzo. G. M.

WESTERGAARD H. — *Statistikens Teori i Grundrids.* Copenaghen, Gads, 1915.

L'illustre statistico danese ha grandemente ampliato e in molte parti rifatto, in questa seconda edizione, il suo bel corso di metodologia, che ci auguriamo vedere presto tradotto nella nostra lingua.

Fra i capitoli nuovi, ricordiamo specialmente quelli intorno alle curve di frequenza ed alla correlazione. G. M.

INSOLERA F. — *Lezioni di statistica metodologica.* Torino, Treves, 1921. L. 24.

Raccolta delle lezioni di statistica metodologica tenute dal prof. Insolera nel R. Istituto Superiore di Studi Commerciali di Torino.

SIMIAND F. — *Statistique et expérience*. Paris, Rivière, 1921.

Rielaborazione di un discorso pronunziato dall'autore nell'assumere la presidenza della Società di Statistica di Parigi per il 1921. Il Simiand sfiora, senza approfondirli, i problemi della logica dei fenomeni collettivamente tipici; tuttavia le sue osservazioni sono in generale sensate e talora acute. G. M.

LAPLACE P. S. — *Essai philosophique sur les probabilités*. Due volumetti. Paris, Gauthier-Villars, 1921. 6 fr.

Nella raccolta « *Les maîtres de la pensée scientifique* » della solerte casa editrice Gauthier-Villars, rivede la luce il mirabile saggio di Laplace, che ogni studioso di statistica o di calcolo delle probabilità ha letto con godimento.

Data la difficoltà di trovare le antiche edizioni, è da salutare con riconoscenza l'iniziativa.

Nella stessa collezione sarà prossimamente pubblicata la memoria di Gauss sul metodo dei minimi quadrati. L.

HERSCH L. — *L'inégalité devant la mort*. Paris, Tenin, 1920.

In questo studio, pubblicato nella *Revue d'Économie politique*, lo Hersch mette in evidenza le relazioni esistenti tra il grado di benessere e la mortalità, fondandosi sulle statistiche municipali parigine.

Egli mostra, fra altro, come, indicandosi con y la frequenza delle morti per tubercolosi in rapporto al numero degli abitanti di ciascun quartiere e con x la percentuale dei poveri sul complesso degli abitanti di ciascun quartiere, sussista con discreta approssimazione la relazione $y = a x^2$, dove a rappresenta un parametro. In altri termini, col crescere della povertà cresce, più rapidamente, la mortalità per tubercolosi. G. M.

SAVORGNAN F. — *Demografia di guerra ed altri saggi*. Bologna, Zanichelli, 1921. L. 12.

Il valoroso sociologo raccoglie in questo volume parecchi suoi studi su argomenti demografici, già apparsi in periodici, durante gli ultimi anni.

Se alcuni degli scritti ora ripubblicati si risentono del carattere occasionale ch'ebbero in origine — così quelli sulla questione delle nazionalità nelle terre adriatiche —, ed altri si fondano su informazioni provvisorie, ormai sostituite da altre definitive, spesso notevolmente differenti — così taluni commenti sulle perdite di guerra —, rimangono però vari contributi di carattere veramente scientifico, che opportunamente l'autore ripresenta al pubblico: principale fra tutti lo studio sulla mortalità infantile nel corso del primo anno d'età.

Attendiamo ora dal Savorgnan qualche ulteriore più organico e più definitivo contributo allo studio delle conseguenze demografiche della guerra. G. M.

JACQUART C. — *La population et la guerre*. Louvain, Inst. Sup. de Philosophie, 1922.

Conferenza tenuta all'Istituto superiore di filosofia di Louvain, intorno alle cause ed alle conseguenze demografiche della guerra, con speciale riguardo alla popolazione belga.

WINKLER W. — 1. *Die Totenverluste der oest.-ung. Monarchie nach Nationalitäten.*
2. *Berufstatistik der Kriegstoten der oest.-ung. Monarchie.*
Wien, Seidel, 1919.

In questi due diligenti studi, pubblicati poco dopo la fine della guerra, il Winkler studia la distribuzione per età, per nazionalità e per professioni dei morti in guerra appartenenti all'esercito austro-ungarico.

Queste indagini non hanno carattere definitivo. Gli studi sulla ripartizione dei morti per età e per nazionalità sono condotti sui risultati di un'indagine rappresentativa riferentesi ad una parte dei morti entro il 1917, circa 120.000, cioè un decimo del complessivo numero dei morti durante l'intera guerra. Nonostante il carattere provvisorio, le indagini hanno grande importanza perchè danno già un quadro molto prossimo al vero di quelli che saranno i risultati definitivi.

Agli studi sulle perdite, il Winkler aggiunge una breve memoria sulla prevedibile compensazione delle perdite stesse nell'avvenire, ricca di acute considerazioni e assai interessante per le conclusioni. G. M.

WINKLER W. — *Der Rückgang der körperlichen Tüchtigkeit in Oesterreich in den Jahren 1870-1912.* Leipzig, Vogel, 1921.

Attraverso le statistiche della leva, il Winkler discerne un peggioramento fisico, graduale ma innegabile, della popolazione dell'ex-Austria. Ne espone le manifestazioni, ne ricerca le cause e mette in guardia contro le conseguenze di una prosecuzione di questo decadimento. G. M.

PUNTONI V. — *Influenza dei risanamenti idrici sulla mortalità per febbre tifoide in Italia.* Roma, *Annali d'Igiene,* 1921.

L'autore mostra, con largo uso di procedimenti interpolatori e di indici di correlazione, che i risanamenti idrici eseguiti in Italia negli anni 1887-1905 sembrano aver influito direttamente in molto scarsa misura a determinare la diminuzione, notevole e sicura, accertata nella mortalità per febbre tifoide.

La conclusione va accettata. Quanto ai metodi, osserviamo che le interpolazione lineai eseguite dall'autore non sembrano adeguate allo scopo, poichè le curve empiriche hanno andamento assai lontano dalla uniformità. Con più semplici procedimenti l'autore avrebbe potuto giungere ugualmente, e forse con maggior efficacia, a dimostrare la sua tesi.

G. M.

LEAGUE OF NATIONS — *Epidemiological intelligence. Eastern Europe in 1921.* Ginevra, 1922.

In questo primo bollettino epidemiologico, la Società delle Nazioni raccoglie una quantità di interessanti notizie sulla diffusione del tifo e della febbre ricorrente, della dissenteria, del colera asiatico, dell'enterite e dello scorbuto in Russia e in Polonia nel 1921. Parecchi cartogrammi e diagrammi rendono evidente all'occhio la distribuzione delle epidemie. L.

UFFICIO CENTRALE DI STATISTICA DEL REGNO D'ITALIA.

1. *Movimento della popolazione secondo gli atti dello stato civile, 1917.*
2. *Notizie sommarie sul movimento della popolazione durante l'anno 1920*

3. *Risultati provvisori del censimento 1º dicembre 1921 per i Comuni capiluoghi di provincia, ecc.*
Roma, 1921-1922.

Il volume sul movimento della popolazione nel 1917 è conforme al consueto schema. Esso è arricchito di notizie sommarie per gli anni 1918 e 1919. Le notizie per il 1920 sono state pubblicate a parte.

I primi risultati del censimento, spesso sensibilmente divergenti dalle previsioni, suscitano il desiderio di più ampia informazione.

Auguriamo che, superando gli ostacoli opposti da una balorda burocrazia al libero svolgimento della sua attività, il nostro Ufficio Statistico riesca ad iniziare al più presto i lavori per lo spoglio definitivo dei risultati del censimento.

G. M.

DIREZIONE GENERALE DEGLI ISTITUTI DI PREVIDENZA — *Tavole di eliminazione degli insegnanti iscritti al Monte-pensioni*. Roma, 1920.

Col consueto rigore di metodi, l'Ufficio tecnico della Direzione generale degli istituti di previdenza ha calcolato questa serie di tavole, destinate a fornire nuove linee demografiche relative agli insegnanti iscritti al Monte-pensioni. Esse forniscono un bell'esempio di tavole d'ingresso e di eliminazioni per varie cause G. M.

OGBURN W. F. — *A statistical study of American cities*. Portland (Oregon), Reed College, 1917.

Studio condotto, sotto la direzione del prof. Ogburn, da un gruppo di studenti del Reed College, intorno alle condizioni delle popolazioni di parecchie città americane, considerate in vari aspetti della loro vita economica, sociale e intellettuale. L.

NESBIT F. — *The Chicago standard budget for dependent families*. Chicago Council of Social Agencies, 1920. 25 c.

Bilancio-tipo per famiglie a carico dell'assistenza pubblica o privata, accompagnato da speciali chiarimenti su singole parti del bilancio stesso. L.

OLANDA. UFFICIO STATISTICO CENTRALE — *Annuario Statistico 1920*. L'Aja, 1921.

L'Annuario Olandese per il 1920, pubblicato alla fine del 1921, contiene notizie generalmente fino a tutto il 1920, ma offre anche qualche dato per il 1921 (p. es. in materia di prezzi).

La materia è disposta secondo il consueto ordine: qua e là sono stati introdotti nuovi dati.

Fra le molte notizie interessanti che offre il volume, indichiamo agli studiosi di finanza i curiosi dati sulle applicazioni di supplementi d'imposta per false dichiarazioni dell'ammontare dei patrimoni o dei redditi, dati che vengono esposti in funzione del patrimonio o del reddito. G. M.

POLONIA. UFFICIO CENTRALE DI STATISTICA — *Annuario Statistico, 1920-21*, Parte I. Varsavia, 1921. Mk. 150.

L'Ufficio Statistico Polacco è riuscito già a compilare un annuario della nuova repubblica, del quale pubblica la prima parte. Oltre dati meteorologici fino a tutto il 1919, l'an-[illegible] contiene copiose notizie sulla popolazione, [illegible] statistiche [illegible]

ed austriache del periodo prebellico e del periodo bellico. Per quanto riguarda lo stato della popolazione l'annuario offre un tentativo di sintesi, dal quale si può desumere che la popolazione della repubblica debba attualmente ascendere a circa 28 milioni di abitanti, tenuto conto anche dei territori altoslesiani attribuiti alla Polonia. L.

ROMANIA. DIREZIONE GENERALE DELLA STATISTICA — *Statistica delle società per azioni alla fine del 1919.* Bucarest, 1922. 40 Lei.

Le tabelle contenenti i bilanci delle società per azioni, suddivise secondo la loro natura (bancarie, industriali, assicurative, commerciali, ecc.) sono precedute da una introduzione del Dr. Teodorescu, Direttore Generale della Statistica, contenente notizie riassuntive e commenti esplicativi. L.

ROMANIA. DIREZIONE GENERALE DELLA STATISTICA — *Statistica mineraria, 1920.* Bucarest, 1921.

Le risorse del sottosuolo rumeno sono state notevolmente accresciute mercè l'annessione di nuove provincie: questa prima statistica mineraria della più grande Romania è un tentativo d'inventario delle nuove ricchezze. Nel tempo stesso rende conto dello sfruttamento delle ricchezze della antica Romania: prima fra queste il petrolio; ed accenna all'importanza di risorse ancora trascurate, come il gas naturale. L.

PORTOGALLO. DIREZIONE GENERALE DELLA STATISTICA — *Annuario Statistico, 1919* cap. IV, V. Lisboa, 1920-22.

Per quanto tardivo, l'Annuario Portoghese non riesce a battere il *record* di lentezza, detenuto, con gran vantaggio su tutti i concorrenti, dall'Annuario statistico italiano. I due volumi che abbiamo sott'occhio ne costituiscono due capitoli: l'uno riferentesi agli istituti di previdenza, l'altro alla pubblica istruzione. Compilati entrambi con cura; con soverchio dettaglio, forse, il secondo.

La stessa Direzione Generale della Statistica ha recentemente pubblicato la statistica del commercio e della navigazione per il 1919. G. M.

FINLANDIA. UFFICIO STATISTICO CENTRALE — *Annuario statistico, 1921.* Helsingfors, 1921. Fmk. 40.

Fra i nuovi Stati usciti dalla guerra, la Finlandia ha avuto il singolare vantaggio di possedere già un ufficio statistico ottimamente organizzato, sicchè gli annuari della Finlandia libera rappresentano semplicemente la continuazione di quelli della Finlandia soggetta. Tuttavia notevoli miglioramenti sono stati arrecati nell'ultimo triennio allo schema dell'Annuario, ed anche quest'ultima edizione è arricchita di parecchie nuove categorie di dati in confronto alla precedente. Le notizie in generale si fermano al 1919; su alcune materie, specialmente economiche, sono però forniti dati a tutto il 1920. G. M.

KRISTIANIA. BUREAU MUNICIPAL DE STATISTIQUE DE LA VILLE — *Enquête statistique sur les recettes et dépenses de ménage.* Kristiania, 1915.

Ottimo contributo alle indagini sui bilanci domestici. I dati si riferiscono a varie città norvegesi e riguardano il periodo 1912-13. Le molteplici elaborazioni cui essi sono stati sottoposti hanno fornito risultati non sostanzialmente divergenti da quelli di indagini analoghe compiute precedentemente in altri paesi.

Un vantaggio di dell'inchiesta è stato quello di fornire attendibili termini di riferimento e per la valutazione del rincaro della vita negli anni dal 1914 in poi. G. M.

CANADÀ. UFFICIO STATISTICO — *Annuario, 1920.* Ottawa, 1921.

L'Annuario del 1920 esce arricchito di parecchie serie di notizie, che mancavano nei precedenti, intorno all'istruzione, al commercio estero, al traffico ferroviario, ai bilanci municipali, ai salari.

Serve di introduzione al volume un ampio e documentato studio del Cudmore, compilatore dell'Annuario, intorno alla «ricostruzione» nel Canadà.

G. M.

EGITTO. DIPARTIMENTO DELLA STATISTICA GENERALE — *Annuario Statistico, 1920.* P. T. 20.

L'Annuario Egiziano reca dati fino a tutto il 1919. Meritano speciale menzione i risultati particolareggiati del censimento del 1917. Fra i dati economici, ricordiamo la ricca documentazione intorno alla coltura del cotone, principale fonte di prosperità del paese.

L.

NUOVA ZELANDA. UFFICIO DEL CENSIMENTO E DELLA STATISTICA — *Annuario Ufficiale, 1921-22.* Wellington, 1922. 7 s. 6 d.

Questo volume — trentesimo nella serie degli Annuari Neozelandesi — segna un notevole progresso sui precedenti. Lo schema della pubblicazione è stato riveduto, riordinato, ampliato. I larghi commenti che accompagnano i dati sono stati pure aggiornati, estesi e in parte scritti *ex novo* da capo a fondo. Nuove notizie sono state aggiunte, in materia demografica ed economica.

L'annuario, pubblicato nel 1922, contiene dati fino a tutto il 1920, ma in appendice sono fornite numerose notizie per il 1921.

G. M.

BANQUE COMMERCIALE DE BALE — *Les changes étrangers.* Bâle, 1922.

Dopo brevi spiegazioni, destinate a mettere alla portata del lettore il meccanismo dei cambi, viene illustrato l'andamento dei cambi durante la guerra.

Un bel cartogramma dello svilimento delle varie monete nazionali alla fine del 1921 è annesso all'opuscolo.

UNION DE BANQUES SUISSES — *Rapport pour l'année 1921.* Zurich, 1922.

Alla relazione annuale dell'Unione Bancaria Svizzera è unito un diagramma dell'andamento dei principali cambi sulla Svizzera dal principio del 1919 alla fine del 1921.

L.

JENKINSON H. — *A manual of archive administration.* Oxford, Clarendon Press, 1922.

Un nuovo volume che si aggiunge alla serie storica dei fenomeni economici e sociali della guerra mondiale, iniziata sotto gli auspici della Fondazione Carnegie.

L'autore non si limita allo studio degli archivi di guerra, ma trae occasione da questo per esaminare da punti di vista generali lo svolgimento storico degli archivi, il loro moderno ordinamento e i metodi più opportuni per l'impianto e la tenuta di archivi.

L.

CHOLLET M. — *Conférences de mathématiques financieres.* Paris, Banque Française et Italienne pour l'Amérique du Sud, 1922. 20 Fr.

Il valente attuario francese è stato chiamato dalla Banca franco-italiana per l'America meridionale a tenere una serie di conferenze ai suoi funzionari tecnici. Il successo conseguito dal conferenziere ha invogliato la Banca a porre a disposizione anche degli estranei l'insegnamento dello Chollet, nella forma di appunti presi dai suoi uditori.

Il libro si presenta come un vero e proprio trattatello di matematica attuariale, compilato con grande chiarezza e semplicità di esposizione. Merita lode la Banca editrice per averlo pubblicato e diffuso largamente presso mercè invio in omaggi a biblioteche ed isti stituzioini di coltura. G. M.

IOZZI A. — *Lezioni di computísteria e ragioneria.* Città di Castello, Unione Arti grafiche. 1221.

Abbiamo esposto di recente in questo stesso *Giornale degli Economisti* il nostro pensiero sullo stato attuale degli studi di Ragioneria; questo saggio dello Iozzi non fa che darci ragione, perchè in esso emerge appunto, da noi tanto raccomandata, quella sintesi, che è quasi una reazione alla dilagante, inopportuna, eccessiva analisi dei Trattati in materia.

In XII Tavole o Prospetti lo Iozzi ci dà gli schemi delle Istituzioni di commercio e relativa Computisteria, e in altre XII Tavole quelle della Ragioneria. Sono ben note ai veri studiosi le difficoltà di una *sintesi* che, secondo gli antichi precetti oraziani, riesca ben chiara, ordinata, sufficiente. Lo Iozzi, ormai formatosi al lavoro paziente diuturno della scuola, ove, specie in queste discipline, la chiarezza è dote sovrana — ha superate ottimamente le difficoltà inerenti al lavoro di sintesi, e ci ha dato un libro che si conquista un buon posto fra i tanti libri scolastici, mere compilazioni, senza un preciso indirizzo scientifico e senza una meta ben determinata.

Il paziente pregevole lavoro dello Iozzi riesce non solo di grande utilità per gli alunni delle scuole medie, ma anche di buona guida per gli stessi insegnanti.

G. CARANO-DONVITO.

BATTISTELLI L. — *La bugia nei normali, nei criminali, nei folli.* Bari, Laterza, 1922. L. 12,50.

Interessante studio psicologico sul fenomeno della bugia nell'uomo normale od anormale. L'autore ricollega questa manifestazione della psiche umana con altri fenomeni del mondo organico, che indicano l'originale fine difensivo di essa. Ne studia poi l'evoluzione e le svariatissime manifestazioni. L.

La Cassa di Risparmio di Padova nel suo primo centenario. Padova, 1922.

In questa pubblicazione commemorativa, il prof. Jacopo Tivaroni narra le vicende della Cassa di risparmio di Padova in un secolo di vita, dal febbraio 1822 al febbraio 1922. L.

ERNESTO BENEDUCE, *gerente responsabile.*

Città di Castello, Tipografia della Società Anonima Tip. «Leonardo da Vinci».

Settembre 1922

GIORNALE DEGLI ECONOMISTI
E
RIVISTA DI STATISTICA

Il porto di Genova

SOMMARIO: 1. Opere portuarie esistenti, in esecuzione ed in progetto. — 2. Arredamento del porto. — 3. Amministrazione. — 4. La guerra e il lavoro in porto. — 5. Organizzazione del lavoro portuale. — 6. Tariffe e regolamenti. — 7. Le imprese di sbarco ed imbarco. — 8. Ordinamento degli operai di bordo. — 9. *a*) L'economia marinara di Genova — *b*) Il traffico del porto. — 10. Conclusione.

1. — Opere portuarie esistenti, in esecuzione ed in progetto.

Il porto di Genova presenta nel suo insieme la forma di un semicerchio di circa 1500 metri di diametro, cinto da una corona di montagne declinanti rapidamente verso il mare. Il fondo marino è costituito all'interno da materie consistenti; verso il largo si incontrano materie sciolte. La profondità delle acque, che è di circa m. 12 nella bocca del porto interno, raggiunge all'estremità del molo foraneo m. 27. Il vento regnante è lo scirocco, dominante è il libeccio; durante l'inverno vi spirano frequenti e con violenza i venti da tramontana a greco. Il settore di massima traversia non supera i 30° ed è tutto compreso nella 1ª metà del 3° quadrante; la traversia secondaria è costituita dai mari da scirocco a mezzogiorno-scirocco meno violenti, ma più frequenti. L'ampiezza della marea si aggira intorno a m. 0.30 sul livello medio, ed in particolari circostanze può spingersi fino a 60 cm.

La bocca del porto è orientata in modo da far entrare nel porto interno una falda di mare diretto con provenienza da S-S-E della larghezza di circa 250 metri; le onde di espansione di libeccio e quelle dirette da scirocco producono, per riflessione, alle *Grazie*, agitazione vivissima che si propaga, quantunque meno intensa, nel bacino interno fino a disturbare le operazioni commerciali. Contro questo inconveniente sono in corso ampliamenti delle opere esistenti, diretti ad attenuarne la gravità.

Il porto attualmente in esercizio comprende l'avamporto *Vittorio Emanuele* ed il porto interno. L'avamporto è delimitato dal *molo Vecchio* e dal *molo Giano* dalla parte verso terra, dalla testata del *molo Nuovo* e dal molo *Duca*

di Galliera dal lato del mare libero; ha quindi una superficie di circa 100 ettari, qualcuno di più, perciò, del porto interno.

Dei tre moli di difesa il *Nuovo*, spiccantesi verso levante dal piede del Capo Faro, è lungo circa 900 metri; il molo *Giano* si lancia verso S-W poco più a sud della calata delle Grazie, in modo che la linea di prolungamento del molo *Nuovo* lo taglia quasi alla metà. Fra le due testate resta libera una linea d'acqua di circa 700 metri, dalla quale si accede al porto interno. Questa prima bocca interna è difesa dal settore di traversia dal molo *Duca di Galliera*, il quale, partendo dalla testata del molo Nuovo verso sud per poco meno di 700 metri, piega a gomito verso S-E, per altri 850 metri circa, in modo da costituire nella testata, con la testata del molo Giano un'altra bocca un poco più stretta di quella interna (1ª). L'avamporto è altresì delimitato, dal lato interno, dal molo Vecchio il quale ha una direzione pressochè parallela al molo Giano e la cui testata all'Ovest sorpassa quella del molo Nuovo, costituendo una 3ª bocca (la 2ª interna) con le testate quasi in direzione Nord-Sud e dell'ampiezza di circa 500 m. Di modo che l'avamporto è, si può dire, formato da due specchi d'acqua di cui il 1°, romboidale, ha per lati il molo *Duca di Galliera* a ponente, la bocca esterna e la 1ª interna a levante; il 2° quasi trapezoidale ha per base inferiore la costa dalla testata del molo *Vecchio* alla base del molo *Giano*, per base superiore la 1ª bocca interna e per lati il molo *Giano* al S-E, la 2ª bocca a N-W. Questa conformazione, imposta dalle condizioni naturali, oltre che dalle varie fasi di sviluppo delle opere portuarie, obbliga le navi ad entrare in porto con accostate successive, a meno che il tempo non consenta di passare rasente alla testata del molo *Giano*.

Il molo *Duca di Galliera* non è utilizzabile per operazioni commerciali, esso è formato da un'ampia scogliera di fondazione spianata a m. 6,00 sotto il livello del mare, sulla quale si eleva, verso il largo, una difesa di massi artificiali, e verso l'interno, una calata di ormeggio protetta da un muraglione con interposto nucleo di pietre (1). Il molo, che aveva ottimamente resistito per oltre un decennio alle frequenti mareggiate di scirocco, fu invece notevolmente danneggiato dalla violenta tempesta del 27 novembre 1898, che fece anche forti danni al molo *Nuovo*. La testata del molo *Nuovo*, sul prolungamento del *Duca di Galliera* è anch'essa inutilizzabile per operazioni commerciali. Non è così invece della parte dell'avamporto difesa dal molo *Giano*.

Da circa metà della lunghezza del molo Giano si stacca il *molo Guardiano dei bacini* che forma, così, un'insenatura a ridosso della quale si trovano i due

(1) Il molo Duca di Galliera è la prima opera marittima di difesa in cui si impiegarono i massi artificiali disposti a scaglioni in file allineate. Vi si impiegarono 9151 massi, e 5 milioni di tonnellate di scogli. Il prezzo medio risultò per i primi di quasi 28 lire a metro cubo, compreso il collocamento in opera, quello dei secondi L. 2,08 a tonnellata. In complesso l'opera, la cui costruzione richiese 11 anni (1877-1888), costò poco più di 16 milioni, cioè circa 11 mila lire per metro lineare. Vedi *Mon. ill. sui porti marittimi*, pag. 29.

bacini dello *Stabilimento di raddobbo*, che si estende fino alla calata delle *Grazie*. La calata che porta questo nome è lunga m. 192 con fondali decrescenti da 10 metri, nei pressi dei bacini, a poco meno di 7 al centro e poco più all'estremità Nord. Essa è continuata, con una sensibile deviazione a ponente, dalla calata *G. Boccardo* (m. 395; fondali di circa 7 metri e $^1/_2$) e dalla calata *Gadda* (m. 300), a cui si attacca la scogliera di difesa del molo *Vecchio* fino al fanale corrispondente e che, tolto il gomito della testata, ha una direzione Est-Ovest.

Col *molo Vecchio* siamo entrati nel porto propriamente detto le cui opere passeremo brevemente in rassegna con l'ordine stesso in cui si incontrano facendo il giro del semicerchio.

Il *molo Vecchio*, la più antica delle opere portuarie di Genova (la sua costruzione rimonta alla fine del XIII secolo), è dalla parte interna utilizzabile per operazioni commerciali per tutta la sua lunghezza (m. 511). Su di esso sono infatti installati i *Magazzini Generali* e fra essi e la Calata *Gadda* numerosi stabilimenti privati di prossima rimozione; segue la *Calata della Marinetta* (m. 250), a gomito. Dirimpetto al molo Vecchio sono 10 posti di ormeggio per velieri ed una zona per le chiatte; anche l'insenatura prospiciente alla calata della *Marinetta* è destinata al ricovero delle chiatte. Dopo la piccola calata *Cattaneo*, si sporge il ponte *G. Embriaco* (m. 90 × 30). Nella zona terrestre vicinissima a codeste due opere trovansi il *Deposito Franco* ed il Palazzo *San Giorgio*. Fra la base del *P. Embriaco* e quella del *Ponte Spinola* (m. 150 × 50) sta la calata del *Punto Franco* (m. 90), mentre dopo dello Spinola trovasi la calata della *Rotonda* (m. 10) con altri ormeggi per i velieri. Dall'estremità Nord di questa calata e da quella Sud della calata dei *Salumi* (m. 95) parte il ponte *Calvi* (m. 93 × 30) a cui segue il *Ponte Morosini* (m. 68 × 35), il quale ha un solo lato accessibile alle operazioni commerciali, l'altro essendo assorbito dalle opere relative al piccolo *bacino municipale*. Tutti questi ponti tendono come raggi al centro e perciò gli specchi d'acqua da essi racchiusi hanno forma trapezoidale. La loro piccola mole denota l'antichità della loro costruzione, per la esiguità dei bisogni tecnici a cui doveva prima soddisfare il traffico. L'ultima opera antichissima che si incontra dopo il ponte Morosini è la *Darsena* che ha una larghezza di 90 metri con una lunghezza dalla parte di terra di m. 200. È difesa dal molo omonimo la cui calata esterna (m. 136) è utilizzabile per operazioni commerciali.

Siamo arrivati così al *Ponte Parodi*, il primo che per dimensioni corrisponda alle moderne esigenze del traffico. Con una lunghezza di m. 200 al Nord e 189 al Sud, ed una larghezza di 100 metri, esso consente l'accosto di fianco a 5 piroscafi. La lunga calata di *Santa Limbania*, che segue, è tutta occupata dal *Sylos granario* con il ponte relativo. Finora i ponti hanno avuto direzione ad Ovest; ora cominceranno a dirigersi al Sud e poi ad Est. Così fa infatti il ponte *Re Alberto del Belgio o Ponte dei Mille* (*ex F. Guglielmo*) il quale ha una forma di incudine rovesciata: largo alla base trapezoidale, ad un certo

punto si restringe dal lato orientale; poi si restringe dall'altro lato, cosicchè la sua larghezza iniziale di quasi 120 metri si restringe prima a 80 e poi a 40 metri. Le calate così delimitate sono quattro, lunghe 100, 150, 120 e 115 metri. Due comode scale: l'una alla testata, l'altra nel taglio orientale, agevolano lo sbarco e l'imbarco dei viaggiatori. La *Calata degli Zingari* (m. 253) è utilizzata per ormeggio di grossi piroscafi ed è limitata dalla radice del ponte *A. Doria*, il 2° della serie rettangolare (m. 200 × 101), a cui seguono la calata *S. Lazzaro* (m. 231), con molti posti di ormeggio per velieri, ed il ponte *C. Colombo*, delle stesse dimensioni del Doria. La *calata della Chiappella* (m. 195 × 145), nei pressi della quale trovansi i magazzini omonimi del Consorzio, delimita uno specchio acqueo destinato al ricovero delle chiatte e delle zattere di legname, e si protende in modo da restringere alla base la larghezza del movimentato ponte *Biagio Assereto* (m. 360 a 393 × 128) destinato ai carboni. Una piccola calata, quella di *San Benigno* (m. 85 × 25) divide questo ponte dal *Caracciolo*, lungo al lato Nord 385 metri ed al Sud (164 - - 175), e largo alla testata m. 120. Su questi ultimi due ponti sono sistemati gli elevatori elettrici per lo scarico del carbone. Seguono infine la calata del *Passo Nuovo* (m. 93) e quella del *Molo Nuovo* delimitata dal Ponte *Paleocapa* e destinata per l'ormeggio e lo scarico delle chiatte dei carboni e di piroscafi ormeggiati di punta. A distanza, nei pressi della Lanterna, trovasi il deposito delle materie infiammabili.

Tutte queste opere sono in gran parte relativamente recenti: ancora nel 1873, oltre ai due moli foranei (il *Vecchio* e il *Nuovo*) e alla *Darsena*, non esistevano che i 4 ponti della parte orientale: il *Morosini* (ex *dei Merluzzi*), il *Calvi*, lo *Spinola* e l'ex *Ponte Reale*, mentre al 1903 il ponte *Caracciolo* non era più grande dello *Spinola*, e dal centro del molo *Nuovo* si staccava il piccolo Ponte *Sapri* ora demolito. La costruzione delle calate sull'emporio marittimo Ligure è stata, perciò, fatta ai danni degli specchi acquei del porto, ciò che doveva avere necessariamente una influenza diretta sulla tranquillità delle acque interne per il rapporto che passa fra la superficie di smorzamento e l'ampiezza delle onde (1). D'altra parte l'estensione delle calate di cui il porto dispone era inadeguata alla massa del traffico, e diventava ancora più esigua tenuto conto delle differenze notevoli fra i vari periodi dell'anno. Un aumento delle calate non avrebbe potuto ottenersi che a spese del... mare libero, dovendosi escludere qualsiasi estensione di quelle sistemate nell'interno del porto; da ciò la necessità di creare un altro bacino suscettibile di ulteriori ampliamenti nel caso di un forte aumento del traffico.

La soluzione del problema, dopo lunghe discussioni sullo sviluppo a levante o a ponente, fu trovata con la creazione di un nuovo bacino nell'insenatura delimitata dal primo tronco del molo *Duca di Galliera*, dal molo *Nuovo* e dal Promontorio del faro. Per la difesa verso il largo si progettò la costruzione di una diga quasi in prolungamento (angolo di 170°) a ponente del

(1) Vedi M. GIAVOTTO, *La futura sistemazione del Porto di Genova* in « Riv. Mar. » 1914

molo *D. di Galliera*, della lunghezza di m. 1700, dai $^{2}/_{3}$ della quale si stacca un pennello in direzione della calata in costruzione sotto la Lanterna, in modo che le due testate lasceranno una bocca a ponente larga m. 100. Un'altra bocca di m. 100 sarà aperta a levante, mediante il taglio del molo *Duca di Galliera* cosicchè, con il nuovo bacino, il porto di Genova avrà due bocche. Lo sviluppo delle calate del nuovo Bacino sarà di m. 1350 di cui 350 dal lato del faro, 320 dal molo duca di Galliera convenientemente ampliato e modificato, e 680 dal lato del molo Nuovo; la superficie sarà di ettari 39. Per accrescere, poi, la tranquillità delle acque del porto, sarà prolungato dal lato di levante il molo *Duca di Galliera* per la lunghezza di m. 400; del prolungamento è finora preparata la scogliera di imbasamento con poco meno di 200 mila tonn. di scogli versati.

Complessivamente, dunque, il porto dispone attualmente di 12 ponti sporgenti all'interno con poco più di 8 chilometri di muri di sponda; altri 900 metri circa sono disponibili nella parte nord-orientale dell'Avamporto Vittorio Emanuele. Non tutti i 9000 metri così ottenuti sono però utilizzabili per l'accosto di navi mercantili. Il prof. ing. Coen Cagli ne scartava circa 1100, oltre ai 450 metri del Ponte Re Alberto del Belgio, utilizzati solo per l'imbarco e sbarco dei passeggeri e della posta, e m. 370 di testate di ponti utilizzabili solo per l'accosto di chiatte (1). Il rapporto fra la massa del traffico e lo sviluppo delle calate è per Genova assai elevato in confronto a quello di altri porti europei: Marsiglia, per esempio, con un traffico lievemente più alto, ha uno sviluppo di calate di più del doppio di quello di Genova, ed Amburgo di quattro volte almeno. E ciò prescindendo da ogni considerazione sull'ampiezza delle calate stesse e sul loro arredamento, che costituiscono un elemento decisivo per la loro utilizzazione più o meno intensa.

La Commissione Gadda, nel 1895, pretendeva che il rendimento medio generale non avrebbe dovuto superare le 444 tonn. per metro lineare-anno, con un massimo di 754 per i carboni ed un minimo di 254 per le merci varie. E perciò, calcolando che al 1915 il traffico avrebbe superato i 6 milioni di tonnellate, sosteneva la necessità che in quell'anno fossero disponibili per operazioni commerciali poco meno di 15 mila metri di banchine utilizzabili, cioè circa il doppio di quelle effettivamente avutesi. E poichè, nonostante tale mancanza, il traffico si è ugualmente svolto, è a questo rapporto che bisogna far risalire una parte, e non la più piccola, dei gravi inconvenienti a cui il porto va soggetto. Il bisogno di fronteggiare l'intensità sempre crescente del traffico e l'impossibilità di estendere lo sviluppo delle calate con pari rapidità, dovevano necessariamente fare ricorrere all'adozione di ripieghi, ed il più importante fra essi, per la sua influenza decisiva sulla economia portuaria, è costituito dall'uso delle chiatte, non a torto definite *calate galleggianti*, in quanto che da esse passa grandissima parte del commercio di esportazione ed una parte notevole di quello di importazione. Delle chiatte riparleremo

(1) Ing. E. COEN-CAGLI, *Di una futura sistemazione del Porto di Genova*, Genova 19[illegible].

dopo aver passato in rassegna gli altri impianti portuali e le vie di accesso e di sfogo: in fondo la chiatta può *temporaneamente* fungere da calata, **ma** il suo traffico, prima o dopo, salvo casi eccezionali come quello dei ***bunkers*** o delle merci in transito, deve passare da una calata.

2. — **Arredamento del porto**.

Gru. — Lungo le calate del porto oltre a numerose gru a mano sono attualmente disseminate le gru sotto elencate: n. 3 idrauliche fisse da 3 a 10 tonn (una alla calata della Marinetta, una alla testata del Parodi e la 3ª a quella de' P. Doria); n. 50 idrauliche mobili da tonn. $1\frac{1}{2}$
» 39 elettriche » » » »
» 2 » » » 3
» 4 idrauliche » » » $1\frac{1}{2}$ sopraelevate
» 16 » » » » » a $\frac{1}{2}$ portico
» 4 elettriche » » » » »
» 25 elevatori elettrici da carbone da 2 tonn. ai ponti *Assereto* e *Caracciolo* dove trovansi altresì 10 degli

n. 11 carrelli trasbordatori (l'altro è ai Sylos) e
» 12 arganelli elettrici per trazione dei vagoni.

Tutto questo materiale è in parte antiquato ed ha quindi un rendimento inferiore a quello che si potrebbe inferire dalla sua potenza nominale; esso non presenta gravi difetti di distribuzione fra le varie zone del porto, ove si tengano presenti le condizioni dell'impianto ferroviario relativo. Poichè a nulla servirebbero più rapidi e più numerosi mezzi meccanici di carico e scarico se, a parte le difficoltà connesse al problema della mano d'opera, che vedremo in seguito, non ci sono vie adeguate di accesso o sfogo delle merci Lo completano 9 pontoni-gru (mezzi di scarico galleggianti).

Spazi coperti. — Ogni ponte ha una dotazione di spazi coperti: magazzini in muratura, in cemento armato o in legno, o tettoie ad un sol piano in terro; fanno eccezione solo i due ponti *Caracciolo* e *Assereto* destinati attualmente al movimento del carbone. Complessivamente gli spazi coperti hanno una capacità di ricovero di 250 mila tonnellate di merci. Le aree scoperte misurano circa 50.000 mq. Fra gli spazi coperti meritano speciale menzione: i *Magazzini Generali* sul *molo Vecchio*, gestiti dalle Ferrovie dello Stato; il grandioso *Sylos* a *Santa Limbania* capace di contenere 60000 tonnellate di cereali, il *dock* del Consorzio, a tre piani, alla calata della *Chiappella*, per servizio a *forfait* sbarco e deposito merci.

La quantità di spazi coperti del porto di Genova è inadeguata al suo traffico; con una giacenza media di circa 350 mila tonnellate di merci, che scende raramente al di sotto delle 200.000, mentre nei periodi di grande affluenza si spinge a 700 mila tonnellate, la capacità dei locali di ricovero appare

veramente esigua, e chi ne sopporta le conseguenze è, naturalmente, in primo luogo la merce, esposta a deperimenti, manomissioni, furti, diritti di sosta per affitto di chiatte e via dicendo, e poi tutta l'economia portuaria che viene rivoluzionata dall'ingombro che così deriva alle calate, agli spazi acquei, ed agli impianti ferroviari. In alcuni periodi della guerra questo inconveniente raggiunse proporzioni preoccupanti ed il Consorzio cercò di porvi rimedio con la creazione di propri magazzini in una zona interna : ad Arquata, infatti, esso impiantò dei propri depositi per lo smistamento del cotone, ma la soluzione era tutt'altro che economica data la necessità frequente di doppi trasporti per ferrovie. Certo il problema non è di facile soluzione perchè mancano le zone in cui i magazzini possano erigersi. L'unico spazio utilizzabile è costituito dunque dagli sporgenti ed in essi si dovrebbe guadagnare in altezza quanto si è costretti a perdere dai limiti insuperabili fissati dalle loro dimensioni e dagli ostacoli derivanti sopratutto dalle condizioni ferroviarie. Ciò però non può impedirci di notare che a questo problema non è stata data a tempo la dovuta importanza, in modo che solo nel 1916 si riuscì ad ottenere l'approvazione dei corpi consultivi ad un progetto di creazione di capannoni in cemento armato sui ponti *Parodi* e *Colombo* al posto delle attuale tettoie in ferro. Una più tempestiva preparazione degli spazi coperti avrebbe dotato il porto di quello che rispondeva ad un suo improrogabile bisogno e, durante la guerra specialmente, avrebbe avuto un rendimento assai alto.

Secondo un progetto di massima del 31 dicembre 1916, già in parte approvato, oltre i due capannoni suddetti, dovrebbero costruirsene altri due sulle calate *S. Lazzaro* e *Boccardo* (i cui fondali sarebbero portati a m. 10.50), mentre in base ad altro progetto del 1918 dovrebbe darsi, ed in parte si è già data, una migliore utilizzazione al *molo Vecchio* per il quale si prevede la demolizione dell'estrema punta e del nucleo urbano, degli edifici costituenti il Deposito Franco e la stazione ferroviaria di Piazza Caricamento ; la costruzione di una nuova stazione a Piazza Cavour e di nuovi magazzini di Deposito Franco sulla calata *Gadda*. È poi progettata, ed eseguita in parte nel 1916, una *stazione marittima* a *Ponte dei Mille* per il movimento dei passeggeri.

Impianto ferroviario portuale. — Lungo tutto il porto, a cominciare dalla calata delle *Grazie* fin quasi al ponte *Paleocapa*, corrono dei binari semplici, doppi o a fascio ; nel tratto orientale però i ponti ne sono sprovvisti, sicchè le operazioni di carico e scarico vi si devono effettuare con carri comuni. A cominciare dal P. Parodi anche gli sporgenti sono dotati di impianti ferroviari ; la loro ubicazione e la impossibilità di sviluppare delle curve di raccordo ha imposto però, per il *Doria* e per il *Parodi*, l'incrocio ad angolo retto con le linee di comunicazione del porto, ciò che costringe ad un lavoro assai lento per girare i carri carichi o scarichi. Questo inconveniente non esiste per gli altri sporgenti i quali sono allacciati alle linee di sfogo da opportuni raccordi che consentono l'avviamento dalla ed alla calata di treni interi.

Complessivamente gl'impianti attuali misurano circa 80 chilometri e rappresentano il massimo consentito dalla conformazione del porto. L'utilizzazione

di quest'impianto è alquanto difettosa: in alcune zone è tuttora adoperato il traino animale per i carri da mettere o levare sotto carico o scarico, traino affidato ad una quantità di cavalli ammirevoli per la loro abilità, ma necessariamente lenti. Anche il collegamento fra le varie zone del porto è oggi reso difficile dalla quasi impossibilità di raddoppiare il binario della linea di circonvallazione che unisce lo scalo di S. Limbania a quello di Piazza Caricamento, mentre la mancanza di sfogo del lato orientale obbliga a fare affluire su quella già oberata linea tutto il traffico della zona, diciamo così, vecchia. Un decisivo miglioramento apporterà alla utilizzazione dell'impianto ferroviario il complesso di lavori in corso di esecuzione e cioè: 1° la elettrificazione di tutta la rete portuaria; 2° la sistemazione dei binari in maggior quantità, nella penisola del molo Vecchio; 3° l'apertura della galleria delle Grazie che dovrà collegare tutta la zona orientale del Porto con le stazioni di Brignole e Principe. Con questi provvedimenti e con la applicazione di congegni meccanici al posto del traino animale dei cavalli, la dotazione ferroviaria del porto avrà avuto una sistemazione più adeguata alle esigenze della economia portuaria.

Ma il problema ferroviario di Genova non è tanto un problema d'impianti quanto di materiale. Genova, come del resto tutti i nostri porti, ha un movimento di importazione assai più alto di quello di esportazione: i dati stanno fra loro come 5-6 ad 1; la quantità di carri che affluisce al porto con mercanzie è, quindi, pari ad $^1/_5$, $^1/_6$ del fabbisogno per la importazione, ciò che in condizioni normali impone l'avviamento di un quantitativo di carri vuoti variabile fra gli 800 e i 1000 al giorno. I problemi posti da questo colossale convogliamento di carri vuoti sono veramente complessi e tutta la buona volontà degli uomini, dato che essa ci sia o ci sia sempre stata, è spesso impotente a risolverli; specialmente lo è quando altri bisogni dell'economia nazionale (campagne saccarifera, agrumaria, vinicola) premono sulle scarse disponibilità delle ferrovie. Allora l'afflusso di carri vuoti comincia a decrescere, la merce si accumula nelle chiatte, invade le banchine e determina quei casi di ingorgo che sono stati frequentemente rilevati dalla stampa quotidiana e tecnica. Questo difetto non è del porto: o meglio lo è se ci si fermi all'osservazione quantitativa del suo traffico, ma poichè il traffico marittimo italiano, di cui Genova assorbe così gran parte, se è suscettibile di qualche lieve miglioramento da questo lato, non perderà mai la sua attuale caratteristica di traffico d'importazione, il difetto del porto va considerato come uno stato di cose naturale ed inevitabile a cui le Ferrovie devono sforzarsi di porre rimedio, non facendo mai mancare la dotazione di carri vuoti occorrenti.

Per finire questa parte degli impianti ferroviari, dirò che le linee di accesso al porto, per le comunicazioni con il suo retroterra, specialmente dopo la elettrificazione e la prossima apertura all'esercizio del tronco Ronco-Arquata, sono sufficienti a fronteggiare le attuali esigenze del traffico, anche nei periodi di maggiore intensità. Un loro aumento sarà però necessario dopo la entrata in efficienza del nuovo bacino *V. Emanuele III* che consentirà un maggior

movimento del carbone ed aumenterà il respiro della zona delle merci varie. Da questo punto di vista il problema più grave da affrontare e risolvere, più che l'aumento delle vie di accesso, per le quali basta la nuova direttissima Genova-Milano, è costituito dalla creazione di un adeguato parco di manovra indispensabile per effettuare lo smistamento del materiale che va e viene dal porto giornalmente, e la gravità deriva dal fatto che nelle vicinanze del porto non esiste una zona piana adatta per posarvi il numeroso fascio di binari richiesto da un parco che deve smistare in arrivo e in partenza 1200-1500 carri al giorno, e da tutto il complesso di fabbricati inerente. Probabilmente bisognerà andare al di là dell'Appennino, soluzione questa non scevra di inconvenienti; bisogna però mettersi bene in testa che questo è un problema fondamentale perchè dalla gravità degl'inconvenienti che ne derivano dipende gran parte dell'equilibrio del porto.

Chiatte. — Le chiatte sono uno degli arredamenti fondamentali del porto di Genova; la loro esistenza è strettamente legata all'economia portuaria ed è un vano desiderio quello di vederle sparire, finchè perdurino le circostanze che le rendono necessarie. Esse costituiscono un inconveniente, ma sono anche e contemporaneamente un rimedio; se il traffico vuole sottrarsi al primo deve nello stesso tempo rinunziare ad una parte di sè stesso; non può sopprimerle senza ridursi, mentre d'altra parte il mantenerle lo inceppa e, in definitiva, lo riduce. Cerchiamo di spiegare questa stranezza apparente.

Il traffico del porto non ha una conforme distribuzione durante l'anno: fra un mese e l'altro si registrano notevoli differenze sia alle importazioni che alle esportazioni, e non sempre queste differenze si compensano, cosicchè accade che ad una contrazione delle esportazioni, corrisponde un aumento delle importazioni. Il porto è attrezzato per fronteggiare un traffico medio; quando si superi la media, tutta la sua economia stride sotto lo sforzo intenso, e basta un guasto ad uno qualsiasi degli ingranaggi perchè l'equilibrio si perda: spesso la causa del turbamento va cercata nella deficienza del materiale rotabile, ma qualche volta è proprio la intensità del traffico in senso assoluto che dà origine al turbamento poichè, in fondo la potenzialità del porto ha dei limiti, elastici sì, ma che non sono superabili sempre, e quando ciò accade nulla può impedire l'ingorgo, al di fuori dell'ingorgo stesso, o perchè il traffico prenda altre vie più rapide ed economiche, o perchè si rallenti per il suo naturale ritmo. Nel periodo che intercorre fra l'inizio della fase di intensità e il regresso naturale o conseguente, i piroscafi continuano ad affluire e devono essere scaricati per sfuggire alle controstallie: occupati i magazzini — ciò che avviene facilmente data la ristrettezza degli spazi coperti — ed invase le calate dove è consentito il deposito, parte di esse dovendo sempre restare libere per la continuazione delle operazioni di carico e scarico, non resta altra soluzione che il trasbordo su di un galleggiante in attesa di un posto di accosto o dei vagoni necessari all'inoltro. Da ciò l'uso delle chiatte anche in casi nei quali il loro intervento non risponderebbe in condizioni normali ad una assoluta necessità.

come sarebbe nel caso di trasbordo da una nave all'altra o in quello, pure frequente, di sbarco della merce in una zona lontana da quella nella quale è ormeggiata la nave.

L'uso della chiatta non più come mezzo di trasporto, ma come calata galleggiante, trova la sua origine, dunque, in uno stato di squilibrio fra la potenzialità del porto ed il traffico che vi affluisce in un dato momento, e rispetto a quella frazione di traffico che di essa si serve rappresenta l'unica soluzione possibile perchè si effettui. Poichè è, però, una soluzione costosa perchè, fra l'altro, richiede una doppia operazione, esso determina un maggior prezzo che si ripercuote sul traffico e ne attenua l'intensità.

Le chiatte sono di proprietà privata, ma il loro numero è limitato dal Consorzio il quale non consente un loro aumento per non accrescere l'ingombro che ne deriva al porto. È ammessa però la sostituzione del materiale deteriorato e non si può quindi escludere che nonostante ogni controllo, le chiatte esistenti siano un po' più di quelle che teoricamente dovrebbero aversi (circa 2000).

Materiale e opere diverse di arredamento - Spese fisse. — Fra le opere sussidiarie di arredamento del porto conviene fare speciale menzione delle seguenti.

1° *Canale fognatore* capace di convogliare al mare libero tutti i tributi delle fogne che fino al 1890 avevano il loro sbocco nel bacino del porto. Tale canale, che ha origine al ponte de' Mille e sbocca esternamente alla radice del molo *Giano*, è condotto lungo tutto il perimetro del porto, limitatamente, beninteso, alla sua parte orientale, essendo minimo lo sviluppo della città alle spalle della parte occidentale del porto.

2° *Il magazzino a sylos per i grani* sulla calata di Santa Limbania. È un grandioso magazzino in cemento armato, sistema Hennebique, comprendente alcune centinaia di celle (218 capaci di 130 tonn. ciascuna e 14 di 80), completato da un pontile metallico di 100 metri che sorregge i tubi di aspirazione di quattro elevatori pneumatici, sistema Duckham. In essi il grano, estratto per aspirazione dalla stiva della nave, è trasportato mediante i tubi disposti sul pontile, nei recipienti posti sul corpo centrale; da questi cade nel sotterraneo alla base di elevatori a tazze che lo trasportano alla sommità della torre. Ivi subisce una prima pesatura automatica con bilance tipo *Chronos*, poi è condotto ad un apparecchio distributore, dal quale discende sui nastri di trasporto che lo conducono o alle celle di deposito o nei locali d'insaccamento; da questi ultimi, dopo essere passato per bilance automatiche, scende mediante slitte al piano terreno per essere caricato sui carri ferroviari (1).

3° *Macchina per le gru idrauliche*. È sistemata alla radice del Ponte Doria e fornisce, alla pressione di 50 atmosfere, l'acqua occorrente per le gru disseminate nella zona centrale del porto; sarà in quest'anno sostituita da due gruppi di pompe elettriche.

4° Fra le opere in progetto ricordo la *stazione marittima per passeggeri*

(1) *Mon. ill. sui porti*, pag. 46.

progettata sul Ponte dei Mille ed in parte (circa $^{1}/_{5}$) eseguita nell'anno 1916. Tale stazione sarà capace di provvedere al servizio simultaneo di quattro grandi piroscafi da passeggeri, con i relativi servizi di posta, dogana, transito, e di quelli inerenti alla emigrazione. Per mezzo di quattro pontili metallici normali, il movimento dei passeggeri e del bagaglio di cabina avverrà al coperto, direttamente dal ponte superiore del piroscafo al piano degli edifici, a livello del quale un grande piazzale sopraelevato metterà la stazione in diretta comunicazione stradale con Piazza Principe, in immediata prossimità della stazione omonima (1).

Materiale mobile. - Il porto è illuminato a luce elettrica in tutti i punti ed è dotato di un materiale mobile di arredamento adeguato alla intensità del traffico che vi passa. Così vi sono sufficienti (circa 300) i rimorchiatori per l'aiuto delle navi nelle manovre di ormeggio e disormeggio e per il rimorchio delle chiatte cariche e vuote e le imbarcazioni comuni (circa 6000 galleggianti) per trasporto di personale e per i servizi portuari. Il movimento nelle acque interne del porto, nei periodi di maggiore intensità di lavoro, ha del fantastico, e si deve alla grande perizia del personale che vi accudisce, se, anche nei periodi più acuti, non vi succedono incidenti degni di nota. Si pensi, infatti, alla conformazione del porto ed all'ingombro che alla manovra delle navi deriva dagli ormeggi di quelle sotto carico o scarico, al grande va e vieni di galleggianti di ogni tipo con o senza rimorchio, sbucanti dalla prua di un piroscafo o da uno dei moli sporgenti, per avere un'idea della ridda che in quel centinaio di ettari si verifica dalla mattina alla sera (2).

Uno degl'incidenti a cui il porto era di frequente soggetto è costituito dagli incendi. Contro questo pericolo è approntata una seria organizzazione che, partendo dai mezzi ordinariamente adottati per i locali chiusi, culmina nella barca a pompa *San Giorgio* di proprietà del Consorzio, che è sempre tenuta in alimento e che in pochi minuti può portare in ogni punto del porto il concorso poderoso delle sue numerose bocche da incendio o delle sue potenti pompe di salvataggio (due della portata di 1000 litri al minuto ciascuna, per altezza di lancio di 80 metri).

3. — Amministrazione del porto.

La gestione del porto (esecuzione delle opere ed esercizio del porto) è affidata al *Consorzio Autonomo* creato con legge 12 febbraio 1903 n. 50 ed il cui Regolamento fu approvato con R. Decreto del 25 giugno 1903.

Il Consorzio provvede a tutto quanto si riferisce al porto, ad eccezione

(1) *Notizie sui lavori in corso del Porto di Genova,* Genova, 1922, pag. 10.

(2) Al 1913 gli arrivi registrarono 4537 piroscafi e 1642 velieri, complessivamente 6170 bastimenti, con una media giornaliera di 14 arrivi e altrettante partenze; molte navi fanno poi vari movimenti, che non sono naturalmente registrati dalla statistica, ma che provocano un ingombro maggiore perchè, per lo più, avvengono a caldaie spente con l'intervento di rimorchiatori.

delle opere, servitù e servizi militari di terra e di mare, del servizio di pilotaggio, della polizia giudiziaria, della giurisdizione penale marittima del porto, della pubblica sicurezza, sanità pubblica e dogana, affidate, nell'ambito delle proprie attribuzioni, agli organi dell'amministrazione statale. Esso è costituito:

1. dallo Stato, rappresentato da 10 membri dell'Assemblea;
2. dalle Provincie » » 2 » »
3. dai Comuni » » 3 » »
4. dalla Camera di Commercio di Genova con 3 rappresentanti
5. dalle Ferrovie con 2 rappresentanti.

Fanno anche parte dell'Assemblea un delegato della Camera di Commercio di Milano, uno di quella di Torino e 2 rappresentanti degli operai. Il Presidente è nominato dal Governo fuori dei membri del Consorzio.

L'ordinario disbrigo degli affari è affidato ad un *Comitato Esecutivo* composto dei seguenti membri dell'Assemblea: 1. Presidente del Consorzio; 2. Consigliere di Prefettura; 3. Ingegnere Capo del Genio Civile; 4. Comandante del Porto; 5. Capo Compartimento delle Ferrovie; 6. Direttore di Dogana; 7. Consigliere comunale di Genova; 8. Presidente della Camera di Commercio di Genova od un suo delegato; 9. capitano marittimo; 10. un operaio; 11. un membro eletto dall'Assemblea fra gli Enti che non hanno altra rappresentanza.

Il Consorzio ha a sua disposizione ed amministra i fondi stanziati per legge a favore del porto di Genova e quelli che provengano dai contributi dei consorziati, tasse portuali, prestiti, liberalità di privati o per altro titolo. Il contributo statale è stabilito nella misura di un milione fino ad un traffico di 5 milioni di tonn.; per il traffico superiore aumenta di L. 10000 per ogni 50 mila tonnellate fino ad un massimo di due milioni. Esso provvede alle sue attribuzioni con personale delle amministrazioni statali, eccezione fatta per i servizi amministrativi ai quali provvede con personale direttamente assunto. È sottoposto al controllo del Prefetto di Genova a cui compete l'esame della forma delle deliberazioni dell'Assemblea e del Comitato, l'accertamento se sono nelle attribuzioni del Consorzio e conformi alla legge, e che può annullarle nel termine di 15 giorni dalla data di ricevimento e di due mesi se le deliberazioni si riferiscono ai bilanci. Il Ministro dei LL. PP. ha poi facoltà di fare ispezionare in ogni tempo l'andamento dei servizi consortili, ed il Governo ha facoltà di sciogliere l'amministrazione con obbligo di ricostituirla entro 6 mesi od un anno.

Contro l'organizzazione amministrativa del Consorzio e la composizione dell'Assemblea e del Comitato sono state sollevate numerose critiche, accompagnate da proposte di modificazioni che risentono, naturalmente, del gruppo di interessi dei quali si pretende sostenere la difesa e delle più serie delle quali è opportuno far cenno.

La stessa amministrazione consortile ha sentito le lacune e le deficienze della legge del 1903 ed ha ripetutamente chiesto opportune provvidenze integratrici; recentemente, poi il Municipio e la Camera di Commercio di Ge-

nova, preoccupati della diminuzione del traffico, e nella persuasione che l'ordinamento del Consorzio avesse una ripercussione maggiore di quella che, a mio parere, possa fargli si risalire con fondatezza, hanno ampiamente esaminato il problema in due memoriali (1) in cui dalle due parti, concordemente si giudica eccessiva l'ingerenza dello Stato nell'amministrazione consortile, ma nello stesso tempo si domanda un aumento del contributo statale. Le proposte riforme della legge del 1903 tendono, perciò, a ridurre la rappresentanza dello Stato e ad aumentare quella degli Enti genovesi, qualche volta anche a scapito di quelli dell'entro-terra. Senza entrare nei dettagli delle due proposte, osservo che il loro carattere fondamentale è il seguente: nel memoriale della Camera di Commercio si tende a porre l'amministrazione del porto sotto il potere di un *Direttore Generale*, la cui autorità finirebbe presto col sovrapporsi a quella del Presidente del Consorzio, e a dare all'Amministrazione medesima un carattere prevalentemente commerciale; in quella del Municipio si propone di fare del Comitato Esecutivo, opportunamente modificato, una specie di Giunta Comunale con responsabilità definita di ogni suo componente verso il ramo dei servizi affidato alla sua personale sorveglianza.

Ora, è chiaro che in materia di riforme possibili ce ne sono tante quante sono le tendenze intermedie fra le due estreme: esclusiva amministrazione statale, ed esclusione di ogni ingerenza statale, e che piuttosto che preoccuparsi di quella che dovrebbe teoricamente costituire la soluzione migliore — intorno alla quale il dissenso è inevitabile per la diversità dei principii dai quali si può partire — convenga meglio chiedersi se l'attuale congegno abbia dato luogo a rilievi notevoli e sia suscettibile di miglioramenti. Da questo punto di vista, la composizione dell'Assemblea non provoca forti critiche e fa suggerire ben lievi modificazioni; mentre nel Comitato Esecutivo appare conveniente una riduzione del numero complessivo dei componenti, eliminando alcuni dei rappresentanti dello Stato la cui presenza, con voto deliberativo, non appare giustificata nè dalla natura delle loro mansioni, nè dall'esperienza di questo ventennio di vita consortile. Una più efficace rappresentanza dovrebbe invece darsi all'entroterra, che oggi non ha modo di far sentire la sua voce a tutela degli interessi della merce, spesso sacrificati, con pregiudizio dello stesso sviluppo del porto, di fronte al prevalere di interessi locali di gruppi o di categorie.

Fondate, per le mutate condizioni economiche generali, appaiono le richieste di aumentare i mezzi finanziari di cui il Consorzio dispone, sia per il contributo dello Stato, sia per la facoltà di tassazione diretta delle merci e delle navi di transito, anche se non ci si può sottrarre alla necessità di constatare, a proposito dell'ordinamento amministrativo del Consorzio, come esso non sia sfuggito al male di un eccessiva burocratizzazione dei servizi senza peraltro raggiungere sempre risultati pari agli sforzi finanziari sostenuti, e

---

(1) *Per la riforma della legge costitutiva del Consorzio*, Genova, 1918 per la Relazione della Camera di commercio e 1920 per quella del Municipio.

privandosi di uffici il cui ausilio sembrerebbe indispensabile, tenendo presenti le condizioni in cui Genova deve competere con i porti concorrenti. Inadeguato appare difatti il servizio di statistica, fuso tempo fa con l'eliminato ufficio commerciale, un po' perchè la guerra ne diminuiva l'importanza, più perchè non ne fu riconosciuta la indispensabilità. Di recente però il Comitato Esecutivo ha deliberato una larga riforma dei servigi consortili che è ancora in corso di attuazione e di cui non è ancora possibile dare un giudizio.

Malgrado il pericolo di una maggiore burocratizzazione appare necessario concedere una maggiore libertà di movimenti al Comitato di fronte all'Assemblea, e ad entrambi rispetto agli organi del potere centrale, *la cui azione consultiva spesso è stata oltremodo lunga ed ha finito perciò con l'inceppare lo svolgimento di lavori tempestivamente disposti.*

4. — La guerra e il lavoro in porto.

Sono note le lagnanze sulla maniera con cui il traffico si è svolto durante la guerra nel porto di Genova; la stampa ha dovuto spesso occuparsi degli ingorghi e delle crisi che ne seguivano, mentre dopo l'armistizio le frequenti interruzioni del lavoro hanno fatto a quello scalo una fama poco lusinghiera. Per vedere da quale parte derivano gli inconvenienti verificatesi fino ad oggi, non sarà senza interesse dare uno sguardo ai sistemi che le eccezionali condizioni del periodo bellico avevano instaurato ed i cui residui permangono tuttora, nonostante l'opera degli Enti diretta a dare al porto il suo assetto normale. Ne resteranno così illuminati alcuni dei gravi difetti di funzionamento che turbano l'odierna economia genovese e saremo agevolati nella ricerca dei mezzi atti a restituire al porto la sua funzione nei rapporti con quanti hanno assoluto bisogno di un suo poco costoso e migliore rendimento. Vedremo perciò come si è svolto il lavoro durante la guerra.

La merce è ordinariamente divisa in due grandi categorie: il *carbone* concentrato nella zona del *Passo Nuovo* e nei ponti *Assereto* e *Caracciolo* e le *merci varie* che si scaricano, di regola, nelle altre zone del porto. I passeggeri transatlantici vanno a sbarcare al ponte dei Mille, ed i piroscafi vanno dopo ad ormeggiarsi al *Doria* o alle calate adiacenti. Le navi cariche di grano vanno al pontile dei *Sylos*, fino al completamento dei posti disponibili e al ponte *Parodi*; quelle di carne congelata o salumi vanno al dock della *Darsena*. Per i piroscafi non addetti a linee postali l'accosto è scelto dalla maggioranza dei ricevitori, a cura e spese dei quali possono avvenire spostamenti da un punto all'altro del porto. L'assegnazione dei posti, è fatta dall'ufficio marittimo del Consorzio il quale deve conciliare le domande degli interessati con le norme generali che regolano la priorità degli accosti, e con le esigenze tecniche e nautiche del porto, ufficio, come si vede, assai delicato per l'enorme massa di interessi che coinvolge e la cui importanza cresce straordinariamente nei periodi di grande affluenza di navi. Speciali norme del Consorzio regolano il turno di accosto, la sua durata in relazione al minimo

giornaliero da sbarcare od imbarcare, le riserve eventuali di posto a favore delle amministrazioni statali ecc. ecc.

Il capitano, all'arrivo nel porto, consegna all'armatore o all'agente raccomandatario il manifesto delle merci da sbarcare, e l'armatore o l'agente affidano l'operazione ad un'impresa se trattasi di merci varie, mentre se trattasi di carbone provvede a tutto il relativo gruppo di cooperative. Il tiraggio, per le merci in arrivo, e lo stivaggio, per quelle in partenza, sono a carico della nave; il resto delle operazioni va di regola a carico della merce, e consiste nel metterla a terra o a vagone, o direttamente dalle navi o per mezzo di galleggianti, per lo sbarco, e inversamente per l'imbarco. Per le merci varie le imprese devono principalmente servirsi di 3 categorie di lavoratori riuniti in cooperative: *stivatori* o *giornalieri di bordo*, che scendono nelle stive per il tiraggio o lo stivaggio della merce; *chiattaiuoli* che manipolano la merce nelle chiatte, fornite dall'impresa; *facchini* che ne effettuano lo sbarco a terra e la messa in vagone o viceversa. Per i servizi sussidiari vi sono poi, come vedremo, altre cooperative o compagnie dei bariiai, cassai, pesatori, imballatori e guardiani ecc.

Nel ramo carbone è stata dai lavoratori eliminata anche l'impresa di sbarco, poichè provvedono le relative cooperative a tutte le operazioni di carico e scarico e di tiraggio.

Da questo ordinamento derivano i gravi inconvenienti che si sono verificati durante la guerra e dopo l'armistizio.

Prima della guerra per l'operazione di imbarco e sbarco affidata alle imprese era fissata una tariffa unica nella quale il raccomandatario prelevava il ristorno di cm. 25 a tonnellata. L'impresa doveva eseguire l'operazione a suo rischio e pericolo, con esclusione dei soli casi di forza maggiore. Durante la guerra l'ingorgo del porto provocò un fortissimo aumento del prezzo dei galleggianti, mentre la necessità di effettuare diversi movimenti della stessa merce, depositarla in zone lontane dal porto o tenerla sui galleggianti, importava un onere che le imprese non si sentirono più in grado di sopportare da sole: il carattere transitorio, o creduto tale, del fatto che provocava il nuovo stato di cose non consentiva il calcolo della frequenza con cui i suoi aspetti più gravi si sarebbero volta per volta verificati, in modo da ricavarne elementi per un'equa ripartizione fra tutte le merci del rischio relativo ad alcune soltanto di esse. Il Consorzio addivenne perciò al riconoscimento del *caso di forza maggiore* autorizzando le imprese ad imporre a carico della merce tutte le spese *extra* incontrate per le operazioni effettuate, disposizione necessaria per lo stato di cose determinatosi, ma non per questo scevra di inconvenienti che si possono così raggruppare:

1° Quelli derivanti dal *ristorno*. I raccomandatari cominciarono a cedere il lavoro alle imprese che facevano il più alto ristorno, in luogo dei prescritti 25 centesimi. Talvolta le imprese a loro volta sub-appaltavano verso altri ristorni sicchè, in definitiva, al vero esecutore delle operazioni, delle 17,50 stabilite in tariffa per ogni tonnellata, restava un compenso minore delle spese

effettive che esso doveva sostenere. Naturalmente l'esecutore non era disposto a lavorare in perdita e quindi caricava degli *extra* in modo da compensare quello che aveva effettivamente perduto ed avere una lauta remunerazione dell'opera propria.

L'analisi delle operazioni contenuta nella suddetta somma di L. 17.50, quale è fatta da un memoriale dell'*Associazione Imprese Imbarchi, Sbarchi e proprietari di galleggianti*, pubblicato in una Relazione della Camera di Commercio di Genova, è assai interessante. Ecco, infatti, come essa si ripartisce per lo sbarco a mezzo di chiatte, che costituirebbe, secondo quanto asserisce l'Associazione, i $^4/_5$ del movimento complessivo di sbarco:

a) alla Cooperativa lavoranti chiattaiuoli (tariffa) . . .	L.	2,52
b) facchinaggi (tariffa)	»	4,00
c) confidenza (L. 0.40, va alla Coop. Facchini) assistenza e guardianaggio allo sbarco del vapore	»	0,90
d) spese di rimorchiatori	»	3,38
e) commessi alla consegna a terra, assistenza e guardianaggio per 12 giorni di franchigia chiatte	»	2,36
f) assicurazione personale e amministrazione	»	0,85
g) chiatte: manutenzione, pulizia, tende	»	7,64
h) commessi per sbarco dal bordo e caporali . . .	»	0,95
i) all'agente raccomandatario	»	0,25
Totale . . .	L.	22,85

cioè L. 5 a tonnellata in più del prezzo corrisposto all'impresa, mentre per lo sbarco diretto a terra la spesa si aggirerebbe intorno alle 14 lire. Riducendo a $^3/_5$ il movimento per mezzo di chiatte, il costo medio delle operazioni si aggirerebbe sulle 19 lire per tonnellata, con una differenza sulla tariffa globale di L. 1.50 a tonnellata a danno dell'impresa.

Anche tenendo conto del fatto che alcune delle voci comprese nella specifica precedente possono realmente dar luogo ad economie, è evidente che il prezzo di 17,50, a cui a datare dal 1 marzo 1921 furono apportati due aumenti per fronteggiare gli oneri del nuovo contratto di arruolamento imposto dalla gente di mare per i rimorchiatori, è inferiore alle spese effettive di sbarco e determina per le imprese la necessità di ricorrere agli extra. Ci si può domandare perchè la tariffa non sia stata aggiornata in base ai costi delle operazioni, attenendosi ad una media facilmente determinabile, e la risposta non è agevole a trovarsi: certo, le imprese non avevano alcun interesse a tornare all'antico sistema della tariffa a *forfait*; le autorità portuali da parte loro hanno perduto troppo tempo negli studi e proposte dirette a ripristinarlo.

2° Consentita l'imposizione degli extra, venne meno ogni interesse delle imprese ad eseguire le operazioni con il criterio della massima economia; anzi si può dire che, diminuito il traffico del porto, tutti avevano l'interesse contrario perchè, con l'aumento dei movimenti della stessa merce, si veniva

in parte a compensare la diminuzione complessiva del traffico. Quindi: sbarchi in zone lontane da quelle designate dai ricevitori, con nuovo imbarco e sbarco; uso delle chiatte, quando si sarebbe potuto sbarcare la merce direttamente, e via di seguito, in un complesso di operazioni alla cui limitazione tutti tendevano ad opporsi.

3° La impossibilità o la grande difficoltà di controlli doveva rendere fortissima la tentazione di applicare degli *extra* anche quando l'operazione fosse stata eseguita con la massima semplicità. Tutto il congegno delle tariffe era purtroppo suscettibile di imboscate di questa natura, dalle quali il ricevitore della merce non aveva alcun modo di guardarsi per la ragione semplicissima che il calcolo del costo delle operazioni era diventato un mito: la stessa merce, mossa lo stesso giorno, nella stessa località, con le medesime distanze, aveva, come vedremo, prezzi differenti da un vagone all'altro per il solo fatto che una squadra era più numerosa delle altre o per altre inezie simili.

Che abusi di questo genere si siano largamente verificati è fuor di dubbio. Lo si arguisce dal lavoro notevole compiuto in sede di reclamo da un'apposita Commissione nominata dal Consorzio ed al cui giudizio molto materiale deve essere sfuggito o perchè i ricevitori ignorassero l'esistenza della speciale giurisdizione, o perchè, conoscendola, preferissero tacere per non avere noie e rappresaglie. Ho visto delle fatture inverosimili, ma sulla cui autenticità non si può sollevare alcun dubbio, ed ho spesso dovuto riconoscere, che le nostre dissertazioni teoriche sulle tariffe doganali e sulla convenienza minore o maggiore dei dazi, diventano perfettamente inutili davanti ad una impresa di sbarco o ad una cooperativa di scaricatori, che, senza incomodare il Parlamento, spingono ad altezze proibitive il costo di sbarco del materiale che deve passare attraverso il campo in cui esercitano un finora incontrastato dominio.

Riconosco che in questa materia bisogna guardarsi dalle generalizzazioni e che non si deve credere che le eccezioni siano così numerose da consentire di mutarle addirittura in regola, ma è del pari necessario ammettere che da questa instabilità di costi molto danno è venuto al buon nome del porto, la cui clientela, specialmente lontana, non poteva sfuggire alla sensazione che in quello scalo tutti, lavoratori ed imprese, usassero ed abusassero della condizione di privilegio che a Genova conferisce la vicinanza dell'entro-terra, e doveva dunque essere tentata di sottrarsi allo sfruttamento ricorrendo ad altri porti europei. Se le conseguenze sulla quantità del traffico in linea relativa non sono state tanto sensibili, ciò si deve più che ad un merito speciale di Genova, al fatto che tutti i porti, italiani e stranieri, in misura più o meno accentuata, hanno subito un vero e proprio peggioramento per l'eccessivo affermarsi degli interessi locali di fronte al traffico. Nella frenetica corsa dei gruppi e delle categorie verso una migliore remunerazione dell'opera propria, i porti non sono stati secondi a nessuno: hanno sovraccaricato la merce di pesi, vessazioni e maltrattamenti senza preoccuparsi che, se il traffico deve seguire delle vie obbligate, si esaurisce inevitabilmente quando il prezzo del transito gli toglie ogni convenienza economica.

A Genova la convinzione debba che il traffico per forza passare da quello scalo, qualunque sia il trattamento fattogli, è assai diffusa. Nonostante tutto, fino al 1913, le preoccupazioni maggiori non derivavano da una diminuzione del traffico, ma da un suo aumento; le autorità del Porto non hanno mai dovuto preoccuparsi di richiamarne una parte o accrescerlo in qualsiasi maniera, ma hanno dovuto sempre fronteggiare un traffico crescente con impianti deboli. Se alcuni rami di lavoro emigravano verso scali più economici nessuno se ne doleva seriamente: ne restava, infatti, sempre più di quel che il porto potesse agevolmente smaltire. La pietra di paragone dell'attitudine genovese ad accrescere il suo traffico è costituita dal lavoro di esportazione il cui contingente avrebbe potuto essere maggiormente aumentato con notevole beneficio dell'equilibrio portuario, e per l'aumento del quale nessun serio provvedimento è mai stato adottato.

Su questa mentalità pre-bellica piombava la guerra con il suo incremento di traffico e con la sua caratteristica pericolosa: preminenza dei problemi politici e passaggio in 2ª e 3ª linea del problema economico connesso al *costo*, e tutti si lanciarono all'arricchimento senza freno: aumenti di tariffe, modificazioni ai sistemi di lavoro che praticamente si risolvevano in altri aumenti, sottili distinzioni sullo sforzo necessario per ogni operazione con conseguente applicazione di *êxtra,* tutto un insieme di congegni che rendevano, e che in buona parte rendono tuttora, impossibile sapere con esattezza che cosa costi un'operazione commerciale. Ci vorrebbe molto maggiore spazio di quello di cui posso disporre per esaminare la enorme serie di tariffe e le loro variazioni dal 1914 ad oggi nelle infinite e minute enunciazioni delle voci. Per dare un'idea delle differenze di prezzo che può subire la stessa merce basta prendere qualche caso possibile nel regime del carbone.

Il tonnellaggio massimo da sbarcare giornalmente è fissato in 500 tonn. per le quali si paga il prezzo di tariffa; se se ne vuole sbarcare di più, sulla quantità eccedente si paga il doppio, mentre si paga il doppio di tutto se il lavoro è fatto in giorno festivo. Fin qui, sempre che il contratto di noleggio non abbia un quantitativo di scarico maggiore — e durante la guerra e fino all'anno scorso l'obbligo era per 1000 tonn. giornaliere — il danno è ancora lieve. Ma ecco altre novità: se il piroscafo è sbandato occorre pagare un supplemento per tutto il carico; se il calore della stiva supera un certo numero di gradi occorre pagare l'*extra* per il calore; se il vapore ha una lunghezza maggiore di un certo numero di metri altro *extra;* se ci sono delle paratie o altri tramezzi l'*extra* per le scomodità, insomma la tariffa è il minimo per il solo caso ipotetico che una nave corrisponda esattamente alle sue teoriche prescrizioni; praticamente per ogni piroscafo il costo delle operazioni diventa un elemento che si potrà conoscere solo a discarica ultimata, perchè fino all'ultimo momento possono sopravvenire delle novità per il famoso *despatch money* (1).

(1) Il *despatch-money* è un compenso che i capitani delle navi sogliono pagare quando il carico viene ritirato in un numero di giornate lavorative minore di quello risultante dal

Su questa catena principale di abusi fioriva magnificamente tutta una serie di abusi, diciamo così, sussidiari, che, fino a poco tempofa, culminava nella sapiente organizzazione dei furti ferroviari mediante la quale i carri carichi di quella merce che aveva avuto la fortuna di varcare bene o male le forche caudine, arrivavano a destino regolarmente piombati ma... vuoti o parecchio alleggeriti! La necessità, poi, di avere la merce presto o averla comunque, la mancanza di preoccupazioni di costo per il livello crescente dei prezzi, che faceva sopportare qualsiasi vessazione, dava adito ad una larghissima opera di corruzione, che dilagava rapidamente in tutto l'ambiente portuario e determinava accaparramento di galleggianti, favoritismi nelle assegnazioni dei carri, e simili transazioni che generevano dappertutto un'abitudine al guadagno illecito, ma facile, un disprezzo assoluto per tutto ciò che fosse correttezza o moralità, un intorbidamento di tutte le coscienze che avevano smarrito il senso di ciò che fosse lecito e di ciò che non lo fosse. I guadagni favolosi di alcuni negozianti — e spesso erano gli agenti del Governo che inconsapevolmente li favorivano, specialmente nei primi tempi, quando lo Stato non aveva monopolizzato quasi tutta l'attività economica del Paese — quelli rilevanti delle imprese, dovevano necessariamente impressionare le masse lavoratrici del porto, spettatrici, ed in molti casi, artefici principali dell'altrui arricchimento, e dovevano invogliarle a partecipare più lautamente al banchetto che tutti gli altri tenevano a spese della merce di transito. I lucri erano infatti notevoli: è stato calcolato da un tecnico che le 554000 tonnellate di merci importate dalla Svizzera nel 1919, per spese di sbarco, ricarico nel porto e nolo ferroviario fino alla frontiera, imposero all'importatore un onere di poco più di 21 milioni pari a quasi 40 lire la tonnellata, mentre nel 1920 455.000 tonnellate, in seguito all'aumento dei costi, richiesero 31 milioni! Vennero perciò le richieste di aumenti di tariffe, di imposizione di extra, di una loro sempre più accentuata specializzazione, di cui era molto discutibile la necessità economica, mentre era evidente la capitolazione politica per il desiderio, da parte delle autorità, di evitare scioperi ed interruzioni di lavoro. La pace nel porto era quindi ottenuta attraverso una serie di capitolazioni successive che si risolvevano sempre a danno della merce, e quando unico consumatore fu lo Stato,

---

quantitativo giornaliero da sbarcare per contratto. Per esempio: un piroscafo di 6000 tonnellate noleggiato a 500 deve essere scaricato in 12 giorni *lavorativi*; se comincia di mercoledì esso dovrà essere libero il martedì della 2ª settimana successiva. Se la discarica avviene sulla media di 750 tonnellate al giorno, il piroscafo guadagna 5 giorni perchè potrà esser libero il giovedì della settimana successiva a quello di avviso, e quindi dovrà compensare il ricevitore della merce. Questi a sua volta deve dare una parte del compenso ai lavoratori, i quali, finchè non si sarà raggiunto l'accordo, lasciano a bordo una piccola quantità del carico in modo da tenere vincolato il piroscafo fino all'ultimo momento.

Credo che non manchino esempi di capitani di piroscafi, di carbone sopratutto, che se ne siano andati col mucchietto nelle stive, adoperato poi per *bunkers*, ma non posso garantirlo. Recentemente, però, il Consorzio ha regolato anche questa materia con apposita tariffa.

perciò, a danno dell' Erario. La stessa sete di arricchimento, inestinguibile, doveva manifestarsi dopo l'armistizio, quando venne meno ogni ragione di disciplina, e la ripresa dei rapporti economici fra i privati cominciò a far mettere in prima linea il fattore costo delle operazioni. La mano d'opera portuaria non contenta delle posizioni raggiunte e imitando le altre categorie di salariati che ottenevano dappertutto miglioramenti nella retribuzione e nelle condizioni del lavoro, continuò nelle sue crescenti pretese, e gli anni 1919 e 1920, lungi dal determinare un miglioramento della situazione, segnarono un peggioramento sensibile. Il traffico, già ridotto per la crisi economica, cominciava a contrarsi anche per la vittoriosa concorrenza degli altri porti (Venezia, Marsiglia, Anversa) senza che a Genova la massa accennasse a mutare rotta, e nella massa comprendo anche le imprese di imbarco e sbarco, che non intendevano, in genere, rinunciare ai sistemi vigenti durante gli ultimi anni bellici, sicchè solo nel 1921 cominciò a sentirsi sempre più vicino il momento in cui bisognava fare macchina indietro e restituire al porto la semplicità degli ordinamenti e il basso costo delle operazioni. L'opera di riordinamento, per un rinsavimento operatosi un po' dappertutto, è ancora ben lungi dall'essere compiuta (1); infinite lacune e gravi inconvenienti si rilevano ancora nel fun-

(1) Per effetto dell'ispezione compiuta nel 1921 dall'Ammiraglio Bonino, dal Comm. Viglione e dall'A. di questo articolo quale segretario, fu notificata al Consorzio Autonomo di quel porto, in data 23 giugno, una diffida da parte del Ministero dei Lavori Pubblici di concerto con il Ministro dell'Industria e del Commercio.

Dopo avere elencato tutti gli inconvenienti e le manchevolezze messe in luce dall'inchiesta, il Ministro dei Lavori Pubblici diffidava l'Amministrazione del Consorzio Autonomo del porto di Genova:

a) a voler dar forma concreta e sanzione definitiva agli studi che afferma di avere iniziato al riguardo, e che avrebbe del resto potuto iniziare da tempo col delinearsi del ritorno allo stato normale, e provvedere senz'altro a ripristinare il metodo della tariffa a *forfait* già adottato nell'anteguerra, tenendo conto delle condizioni attuali del traffico nel porto e della necessità di fronteggiare la concorrenza dei porti mediterranei e nordici;

b) a sopprimere tutte le spese extra dando al commercio la possibilità di fare preventivi concreti sul costo delle operazioni di imbarco e sbarco;

c) a proporre una soluzione definitiva del problema delle chiatte, da eseguirsi in successivi periodi di tempo, sia sopprimendo ogni ulteriore concessione, sia addivenendo ad acquisti che ne riducano via via il numero, ed a togliere frattanto gli abusi più gravi e più perniciosi;

d) a disporre un più efficace e razionale ordinamento del servizio di sorveglianza e custodia della merce anche a terra con precise ed adeguate responsabilità, con una più rigorosa selezione dei guardiani, con una più armonica ed efficace cooperazione fra gli organi interessati, col sistema dei premi, con l'accrescimento dei magazzini e con ogni altro mezzo inteso a salvaguardare la merce depositata;

e) a dirimere gli inconvenienti e gli abusi più gravi lamentati dall'inchiesta per quanto concerne la condotta delle cooperative e degli altri enti o persone incaricate delle relative prestazioni sull'ordinamento del lavoro nel porto;

f) a curare con la massima diligenza il commercio di transito, riducendo i *forfait* stabiliti nelle tariffe per il trasporto delle merci relative, in guisa che si riducano i danni derivanti al porto di Genova di fronte alla vittoriosa concorrenza dei porti concorrenti;

zionamento del porto, quale ci appare oltre che dalla sua osservazione diretta, anche dallo studio delle norme, dei regolamenti e delle tariffe in vigore (1).

5. — Organizzazione del lavoro portuale.

Ho già accennato nel paragrafo precedente come si è svolto durante la guerra e dopo l'armistizio il lavoro portuale.

Vedremo ora la sua organizzazione attuale ed i problemi che vi sono connessi, cominciando dalla quistione della mano d'opera per le merci.

La mano d'opera del porto di Genova è data quasi totalmente da Cooperative o Compagnie composte di personale inscritto in un ruolo del Consorzio. Nei casi di abbondanza di lavoro le Cooperative possono valersi di personale avventizio, del quale però esistono e si stanno completando gli elenchi (secondo ruolo). Ogni cooperativa comprende esclusivamente personale specializzato in una data operazione; ad essa il lavoro viene affidato dagl'impresari o dagli armatori a seconda della rispettiva competenza. Le organizzazioni operaie per i *carboni minerali* sono le seguenti: Cooperative: *scaricatori*, ruolo 700, avventizi 100; *facchini:* 800, 200; *caricatori*: 350, 40; *chiattaiuoli*: 100, 30; *pesatori:* 250, 25; Compagnia *antracitisti e raccoglitori:* ruolo 55; compagnie varie di *commessi, assistenti, magazzinieri*. Quelle per le *merci varie* sono: Cooperative: *Ente scaricatori e caricatori:* 800, 300; *facchini:* 1000, 500; *chiattaiuoli e guardiani chiatte*: 700, 300; *pesatori m. v.:* 55, 20; *pesatori cotone:* 27; *misuratori cereali:* 180, 45; *imballatori:* 107, 50; *barilai e cassai:* 120, 10; compagnia *commessi di bordo:* 300, 35; ed altre compagnie di *assistenti e commessi*. Esistono poi le cooperative per lo scarico del *carbone di legna:* 100, 10; del *sale:* 100, 20; e per il *guardianaggio sulle calate:* 250, 40; e *zavorranti* con 30 soci di ruolo.

Per comprendere meglio queste cifre le abbiamo raggruppate, classificandole a seconda che si tratti di lavoratori addetti alle effettive operazioni di carico e scarico o addetti, in qualunque maniera, al controllo o operazioni sussidiarie, comprese quelle degli imballatori e barilai e cassai. Abbiamo ottenuto così il seguente prospetto.

g) ad istituire subito un ufficio di controllo sulle fatture della mano d'opera e delle spese dei transitari.

Nella diffida si destinò un termine di 4 mesi perchè il Consorzio eseguisse quanto era prescritto e con riserva di ogni altro provvedimento.

Infine fu riconfermato il Senatore Nino Ronco a Presidente del Consorzio del Porto di Genova.

(1) Per le norme, regolamenti e tariffe vedi il prezioso materiale che il *Corriere Mercantile* ha pubblicato nel suo supplemento commerciale durante il mese di maggio e che costituisce finora il lavoro più completo e recente sul porto di Genova. È ad esso che mi riferirò in quello che dirò circa l'ordinamento del lavoro nel porto.

	Lavoratori effettivi			Personale di controllo		
	Ruolo	Avventizi	Totale	Ruolo	Avventizi	Totale
Carbone minerale . .	1950	370	2320	305	25	330
Merci varie	2730	1130	3860	1039	200	1239
Totale . . .	4680	1500	6180	1344	225	1569

% degli avventizi rispetto a quelli di ruolo:

	Lav. effettivi	Pers. di controllo	Totale
Carbone minerale	19	8	18
Merci varie	41	19	35
Totale . . .	32	16	29

% del personale di controllo sul gruppo *effettivi*:

	di ruolo	compr. avventizi
Carbone minerale	16	14
Merci varie	38	22
Totale	29	25

La percentuale più alta degli avventizi è data, perciò, dal gruppo effettivi delle merci varie, a cui seguono quelli del carbone e il personale di controllo delle merci varie; la più alta percentuale del personale di controllo è ugualmente data dal gruppo merci varie, lavoratori di ruolo.

È naturale che il personale di controllo registri una minore percentuale di avventizi; quella che appare eccessiva è invece l'alta percentuale rispetto ai lavoratori effettivi. Per ogni 100 lavoratori di ruolo che eseguono il carico o scarico, ce ne sono ben 38 che in una qualsiasi maniera li controllano, ciò che significa che su 4 uomini che lavorano alle merci varie uno di essi controlla gli altri tre. È evidente che questa proporzione numerica è assai alta ed impone all'economia portuaria un onere che in buona parte appare giustificato solo ove si ammetta che i rischi connessi alle operazioni sono tanto forti da compensare la spesa di tanti controllori. Ci sono troppi guardiani, troppi pesatori, troppi controlli, insomma, e se sono necessari denotano uno stato patologico e non una condizione normale del porto. Tanto ciò è vero che, riferendosi a tutto il personale, compresi gli avventizi, la percentuale scende al 32 %, ciò che vuol dire che proprio quando il lavoro si svolge intensamente, assorbendo tutta la mano d'opera che può lavorare nel porto, cioè quando per la maggiore confusione più agevoli sarebbero le frodi, i furti ecc. il personale di controllo diminuisce. Anche sul reparto carboni, dove la percentuale è minore ed arriva al 16 %, si può fare la stessa osservazione tenendo presente che buona parte del carbone viene manipolata dagli elevatori elettrici con scarico diretto in carro.

Tutto sommato non è esagerato affermare che un miglioramento nelle con-

dizioni di lavoro del porto potrebbe fare economizzare un buon quinto di questo personale riducendone il numero complessivo di circa 300.

Un'altra considerazione va fatta: il personale avventizio del porto è scarso, e poichè il complesso della mano d'opera è esuberante ai bisogni anche straordinari del porto, se ne deduce che quello di ruolo è troppo numeroso. Inoltre, le tariffe sono calcolate tenendo conto del coefficiente di applicazione di ogni lavoratore e poichè i lavoratori di ruolo sono troppi, così le tariffe sono altissime. La media giornaliera di operai occupati fu infatti di 3028 nel 1920, e scese a 2590 nel 21. Il Consorzio aveva ben visto sin dal 1903 che nella riduzione della mano d'opera del porto c'era la possibilità di un notevole miglioramento della economia portuaria, e tutta la sua politica fino al 1918 è stata ispirata dal principio di tenere i ruoli chiusi e diminuire così a poco a poco il personale impiegato; la guerra con i suoi turbamenti ha di nuovo aggravato il problema anche per effetto della riduzione determinata nel traffico.

I problemi relativi all'ordinamento del lavoro sul porto di Genova sono vasti e complessi. Alcuni hanno un carattere puramente locale permanente o transitorio, altri hanno un carattere comune a tutti i grandi porti italiani. È problema transitorio, io penso, quello della disciplina individuale e di massa.

I lavoratori dei porti non potevano sottrarsi alla malattia che ha colpito quasi tutte le classi lavoratrici dopo l'armistizio. La diminuzione del rendimento medio del lavoratore, la sua indisciplina verso qualunque gerarchia, compresa quella sindacale, non costituiscono un fenomeno isolato di Genova o dei porti, diverso da quanto accade in ogni altra forma di produzione industriale od agricola. Io non trovo nessuna ragione perchè i lavoratori del porto dovessero essere immuni dall'epidemia che ha imperversato negli ultimi 3 anni in tutto il mondo del lavoro: si comprendono quindi, anche se non si giustificano, e gli scioperi, e le frequenti interruzioni di lavoro e l'odio per gli imprenditori, e il disprezzo per l'autorità dello Stato, e il cinico disinteresse per le esigenze del pubblico, che contrassegnano in ogni campo, nelle aziende pubbliche e nelle private, questo indemoniato periodo. Tanto ciò è vero che il miglioramento, che si comincia a rilevare negli altri campi, si manifesta contemporaneamente a Genova. Non mi pare quindi equo fare la voce grossa contro le autorità portuali per la loro evidente debolezza, perchè questa debolezza non era che il riflesso dell'azione di sgretolamento della sovranità dello Stato che solo oggi accenna ad arrestarsi. Il problema portuale non esige, da questo punto di vista, un trattamento diverso da quello che dovrebbe essere usato in tutti gli altri campi di attività: le direttive che saranno fissate per tutti i problemi del lavoro, possono e debbono trovare applicazione anche nel problema portuario.

Vi sono poi dei problemi di carattere locale alcuni, e generale altri, che rientrano in quello più vasto della libertà di lavoro: il problema degli avventizi, quello della cooperativa unica o multipla, quello dei commessi di bordo, che dette origine ora è un po' più di un anno ad un esasperante sciopero, e tanti altri minori, non sono che riflessi dello stesso problema alla cui soluzione

devono, in massima, essere subordinati. E il problema va posto così; il lavoro in porto è accessibile a chiunque oppure è riservato ad una ristretta categoria di persone?

Bisogna qui distinguere l'aspetto teorico del problema da quello pratico e questa distinzione va fatta non per sostenere, come spesso fanno i protezionisti, in materia di protezionismo e libero scambio, che se in teoria le cose vanno in un modo, nella pratica vanno in un altro, ma sibbene per vedere se, dimostrando che teoricamente la libertà di lavoro è preferibile al regime di restrizione, allo stato attuale delle cose sia possibile instaurare un regime di libertà. Noi dobbiamo vedere, perciò, se in genere il sistema di libertà sia preferibile all'altro; nell'affermativa esaminare se sia possibile instaurarlo e, rispondendo negativamente a questo quesito, quali temperamenti debba avere il regime di restrizione. Quello che dirò per Genova vale anche per gli altri porti d'Italia dove ormai il problema si va imponendo più o meno rapidamente.

Non vi ha dubbio che in un regime di libertà la remunerazione del lavoro, e quindi il costo delle operazioni di imbarco e sbarco delle merci, tenderebbero a stabilirsi al livello consentito dalle condizioni del mercato. La mano d'opera affluirebbe al porto o ne defluirebbe a seconda che le richieste di lavoro, provocando aumento o riduzione dei salari, determinerebbero attrazione sugli altri o verso gli altri lavori; i lavoratori avrebbero per l'opera loro una retribuzione proporzionata all'intensità dello sforzo sostenuto, anche relativamente alle altre remunerazioni. Questo stato di cose presuppone però la piena applicazione del principio della libertà individuale ed impone altresì un requisito fondamentale: che chi offre il lavoro e chi lo domanda siano posti l'uno di fronte all'altro e possano dettare o contrattare liberamente le condizioni alle quali l'accordo deve aver luogo; presuppone, cioè, la sostituzione del contratto individuale al contratto collettivo di lavoro in tutti i campi. Ora, senza pretendere di trattare il complesso problema della funzione dei sindacati di lavoro nella produzione, ai fini della nostra indagine ci basta accennare qui ad un dato di fatto: quello che la libertà di lavoro, praticamente, oggi non esiste più che in pochi rami della produzione e che pertanto mancherebbe uno dei presupposti fondamentali della discussione sulla bontà teorica della libertà di lavoro nei porti. L'esistenza dei grandi sindacati che funzionano da posti di blocco della mano d'opera, facendo sentire solo a distanza di tempo, in ogni ristretto campo di collocamento, le ripercussioni della mano d'opera disponibile al di là del disco, vizia completamente il campo della discussione dottrinale, nella quale, del resto, non mi inoltro perchè ho un fine pratico che non debbo perdere di vista: vedere se e perchè i nostri porti vanno male; e se e come potrebbero andare meno peggio. Riconosco che tutti codesti vincoli alla libertà di lavoro sono nocivi alla produzione e finiranno col determinare un regresso (1), ma discutendo dei porti devo esaminare la situazione quale si presenta agli occhi di un osservatore senza preconcetti.

(1) Cfr. Al riguardo nei miei *Scritti Varii*, Pontremoli, 1922, il capitolo sui sindacati.

Le restrizioni esistenti negli altri campi potrebbero però essere giudicate insufficienti per arrivare alla conclusione che si debba creare un privilegio del lavoro dei porti a favore di alcune categorie di lavoratori. Ragioni decisive per dare un diritto alla precedenza ad alcuni anzichè ad altri, nel campo teorico non esistono; la specializzazione che taluni vorrebbero mettere a base di un ordinamento a ruolo chiuso, non è in questo campo maggiore di quella che è richiesta in infiniti altri rami. Nessuno può ragionevolmente sostenere che scaricare il carbone o il cotone da un piroscafo nel porto di Genova, richieda una preparazione tecnica maggiore di quella richiesta dal lavoro al tornio, da una qualsiasi lavorazione complessa di un prodotto manifatturato, e quindi è assurdo domandare per l'una categoria una garenzia di continuità di occupazione che altrove non è richiesta. La specializzazione non è che uno dei tanti gradini attraverso i quali il lavoratore può pervenire ad un miglioramento della sua rimunerazione perchè si risolve in vantaggi che hanno un costo economico; dipende dalla rimunerazione che essa determina l'aumento o la diminuzione di coloro che credono di specializzarsi. Automaticamente si stabilirebbe dunque un equilibrio fra le possibili richieste del porto e le offerte del mercato della mano d'opera.

Il regime di libertà, poi, tenderebbe a provocare una selezione più tecnica del personale, perchè il cattivo rendimento individuale avrebbe una sanzione immediata nel licenziamento da parte delle imprese e nella sostituzione con altro elemento migliore (1), nè ostacolerebbe il sorgere e l'affermarsi delle cooperative per la esecuzione delle operazioni, l'una in concorrenza con l'altra o con appalti dalle imprese. Non ci pare poi serio l'argomento relativo alla pletora di,mano d'opera che si formerebbe in porto col regime di libertà, perchè non è certo col ruolo chiuso che si sfugge all'inconveniente. La mano d'opera del porto si accresce quando i salari dei lavoratori vi sono notevolmente più alti che altrove: è naturale che in questo caso si determini una corrente di braccia verso le banchine, che, facendo ribassare la retribuzione del lavoro portuario, tende a ristabilire l'equilibrio. Il ruolo chiuso codesto problema non lo risolve affatto: tanto è ciò vero che in questo momento si dibatte a Genova la questione degli avventizi che non è altro che un problema di pletora di mano d'opera.

Nel porto di Genova la mano d'opera fu inscritta a ruolo dopo le agitazioni del 1903; se la pletora dei lavoratori non si è subito rilevata, ciò non è dovuto a pregi intrinseci del sistema, ma al fatto che dopo quell'anno il porto ha avuto un periodo di prodigioso incremento; al primo ristagno del

(1) Quando qui dico migliore non mi riferisco nè alla moralità nè allo stato penale dei lavoratori dei porti, a proposito del quale hanno veramente ragione i sostenitori dei ruoli chiusi perchè ne vorrebbero escludere i condannati per alcuni reati. Sta di fatto che anche dove vige la più assoluta libertà, la percentuale dei lavoratori portuari già condannati è altissima; ciò dimostrerebbe che la libertà non contribuisce ad elevare il livello.. penale della massa occupata!

traffico, nel 1919, il problema è però risorto poderoso, è tutt'ora palpitante e lo sarà fino a quando il traffico sarà così scarso. Se è poi vero che le agitazioni che determina il regime di libertà, con le oscillazioni dei salari, — e a diminuirle si potrebbero escogitare molti temperamenti — nuocciono all'ordinario svolgimento del lavoro, non è men vero che il ruolo chiuso, mentre determina un alto costo delle operazioni che si riflette sempre e costantemente sulla economia portuaria, non riesce ad impedire le agitazioni. Dal 1904 al 1918 le interruzioni del lavoro sono state frequenti, mentre dal 1919 ad oggi sono state così vicine l'una all'altra da dare la sensazione che il porto fosse in preda all'anarchia.

Nessun dubbio vi ha, dunque, che teoricamente il regime di libertà sia da preferire al regime di privilegio. Le narrazioni tragiche di sfruttamento dei lavoratori, quale avveniva anteriormente al 1902-1903, anche se non hanno nulla di esagerato, non possono più impressionare, sia perchè anche negli altri campi accadeva presso a poco lo stesso, sia perchè oggi le classi lavoratrici hanno infiniti mezzi per opporsi alle eventuali vessazioni di qualche bruto, senza necessità di ottenere il privilegio del monopolio delle operazioni portuali.

Ma se queste sono le nostre conclusioni teoriche, non possiamo dire che instaurare la libertà nel porto di Genova sia cosa non solo facile, ma addirittura possibile. Il problema è di carattere esclusivamente politico: ci sarà mai un Governo in Italia disposto ad affrontare una lotta per il ripristino della libertà di lavoro nel porto di Genova? Io lo pongo lasciando a ciascuno di rispondere per conto proprio, tanto più che, se qualcuno risponde affermativamente, non è necessario andare oltre per vedere cosa dovrebbe farsi dopo che quel Governo avesse vinto. Per mio conto, però, dichiaro di non credere che il paese sprigionerà presto dal suo seno un cosiffatto Governo: tutta la trista gamma del vincolismo deve essere svolta, non soltanto in Italia, con i suoi deleteri effetti, prima che un altro '89 mandi tutto in aria, e poichè penso che il vincolismo nella mano d'opera di Genova continuerà a persistere, devo propormi il problema di trovare al sistema quei temperamenti che la stessa classe lavoratrice, paga del riconoscimento del privilegio, si dichiara disposta ad accettare o per lo meno a subire. Poichè non è possibile sfuggire alla imposizione del sistema si cerchino i mezzi per renderlo quanto meno dannoso è possibile. I problemi che così sorgono sono diversi. Il primo è quello del numero: quanti lavoratori deve contenere ogni ruolo?

La mano d'opera di ruolo dovrebbe corrispondere alle esigenze minime del porto quali sono dettate dall'esperienza. — È, infatti, solo attraverso questa limitazione che si può arrivare ad aver tariffe basse, perchè, calcolata la produzione di una squadra, e stabilita la retribuzione di ogni giornata sul livello medio dei salari dei vari lavori, la tariffa di sbarco e imbarco viene determinata secondo la formula

$$T = \frac{n \times s \times c}{p}$$

nella quale n è il numero degli operai impiegati, s il salario medio del mercato, c il coefficiente di applicazione di ogni lavoratore, p il tonnellaggio delle merci imbarcate, sbarcate o mosse. Così se il salario medio è di L. 30 al giorno, il coefficente uguale a 1,2, ed una squadra di 10 operai sbarca 30 tonnellate di merce, la tariffa per tonnellata corrisponde a L. 12. Ora, poichè il fattore c dipende dal numero degli inscritti al ruolo è evidente che per avere una diminuzione di T si deve ridurre al minimo c, cioè si deve limitare il ruolo. L'ideale sarebbe renderlo uguale ad 1, ma in questo caso bisognerebbe ridurre il numero degli operai del ruolo molto al disotto delle esigenze del porto, perchè è noto che il traffico non è ugualmente diviso, non solo nel corso dell'anno, ma anche nella stessa settimana. Alle esigenze superiori al minimo dovrebbe provvedersi con personale avventizio, dal quale poi si attingerebbe per colmare le eventuali lacune del ruolo principale; alle esigenze eccezionali con personale occasionale.

Il secondo problema sorge con l'ordinamento del lavoro. Fatto il ruolo, con quale ordine deve avvenire l'assegnazione del lavoro? In altri termini la inscrizione a ruolo costituisce per l'operaio un diritto a essere chiamato da un'impresa, o l'impresa ha facoltà di scelta, pur nel campo ristretto degli operai inscritti nel ruolo? Il problema è importantissimo perchè è su di esso che è impostata la grave battaglia del porto di Genova: cooperativa unica o multipla, ed è complicato perchè su questo terreno, una volta cominciato con la restrizione della libertà, non si finisce più e si è trascinati dal dito al collo.

Intanto è certo che poichè le imprese non possono prendere chiunque si presenti, ma devono scegliere nell'ambito del personale di ruolo, esse hanno il diritto di pretendere che il personale che gode del privilegio sia ad ogni momento disponibile per eventuali chiamate; ne deriva il dovere per il personale di trovarsi al mattino sulla banchina per mettere a disposizione l'opera propria. Se il lavoro è insufficiente per la massa disponibile, una parte di questa dovrà restare disoccupata: chi dovrà subire questa sorte? Evidentemente non vi può essere altro sistema che il turno, perchè gli operai hanno tutti eguale capacità presunta ed eguale diritto al lavoro; se per mancanza di lavoro qualcuno deve fare il sacrificio di restare disoccupato, è chiaro che questo sacrificio deve essere distribuito nel tempo. Ecco perchè inizialmente apposito personale del Consorzio faceva ogni mattina l'appello del personale che doveva andare al lavoro e manteneva così il turno. Si affermarono così due punti fondamentali: *la inscrizione a ruolo* e *il turno di disoccupazione o di lavoro*. A questo punto sorgono le cooperative fra operai della stessa specialità di lavoro. Esse si costituiscono fra tutto il personale di ruolo di ogni specialità ed assumono l'impegno di fornire la mano d'opera occorrente per quel lavoro, sostituendosi al personale del Consorzio col fare rispettare il turno per mezzo del personale dirigente della Cooperativa, — già riconosciuta dal Consorzio. — Le imprese non dovranno più rivolgersi al personale consortile, ma al direttore tecnico della Cooperativa il quale provvede a destinare il personale occorrente. In alcuni rami il personale del ruolo non riesce però

a mettersi d'accordo per la creazione di una sola Cooperativa: una parte aderisce ed il nuovo Ente è riconosciuto dal Consorzio, l'altra parte dissenziente costituisce un'altra Cooperativa, per la stessa specialità, e chiede il riconoscimento, spalleggiata dalle imprese ed in genere dall'elemento commerciale, mentre a favore della prima si schierano le organizzazioni portuarie; i lavoratori dissidenti, non potendo avere rapporti diretti con le imprese, se vogliono lavorare, devono entrare nella Cooperativa. Il Consorzio, non sapendo che decidere, non... decide e rimanda il riconoscimento della 2ª cooperativa per motivi di... ordine pubblico, ed in attesa che il progetto sugli uffici del lavoro diventi legge. Chi ha ragione?

Io credo che la classe commerciale nella questione delle cooperative abbia preso una posizione sbagliata sapendo di prenderla, e che essa si batta unicamente per ottenere per via indiretta quella libertà di lavoro che non ha nè il coraggio, nè diciamo noi, la forza di richiedere direttamente. Infatti o di Cooperative non si parla affatto, e se ne ignora l'esistenza, o se si deve arrivare a riconoscerle non si può ammettere altro criterio che quello della Cooperativa unica. Che cosa significa, infatti, creazione di più Cooperative nella stessa specialità se non riesumazione delle vecchie squadre ed abolizione del turno di lavoro? Se ogni gruppo di operai si può costiture in Cooperativa, ed ogni datore di lavoro si può indifferentemente rivolgere ad una qualsiasi delle Cooperative costituite, è inevitabile che ogni impresa si formi la propria Cooperativa e si serva solo di quella, ciò che praticamente significa *abolire il turno.* La soluzione logica, per me, in regime di ruolo chiuso e di turno non è nel consentire il diritto di Cooperative multiple, per la stessa specialità, ma nel chiedere che al riconoscimento di una Cooperativa, ai fini della concessione del privilegio di lavoro, non si proceda se non quando tutti i lavoratori della specialità vi aderiscano liberamente, e nel mantenere il rispetto del turno, per mezzo di personale consortile, finchè questo non sarà avvenuto.

Anche qui però il problema teorico ha un aspetto pratico, in quanto bisogna vedere se sarà effettivamente possibile di superare la resistenza delle classi lavoratrici nella battaglia per imporre il principio della Cooperativa unica anche contro una minoranza dissenziente. Ed è problema questo squisitamente politico perchè le Cooperative esplicano un'azione *politica* devolvendo fondi a favore di partiti e di giornali di colore, e il costringere un uomo a far parte di una organizzazione, che ha fini diversi da quelli dettati dalla sua coscienza, ha una portata così grave che supera l'aspetto tecnico del problema. Ma qui usciremmo fuori del nostro campo e perciò non andiamo oltre.

Il terzo problema relativo all'ordinamento del lavoro è quello della disciplina dei lavoratori e delle sanzioni per eventuali infrazioni. A questo riguardo la legge costituitiva del Consorzio presenta una gravissima lacuna perchè, mentre creava il privilegio a favore della mano d'opera inscritto al ruolo, non dava al Consorzio alcun potere per imporre ai lavoratori l'obbedienza al dovere che doveva essere il corrispettivo del privilegio ottenuto. Una lieve attenuazione a questo stato di cose è stata ottenuta con l'imporre alle Cooperative il de-

posito di una somma a titolo di cauzione contro eventuali, illegittime sospensioni del lavoro; ma questa norma, se è qualche volta valsa ad evitare il prolungamento delle sospensioni, non è riuscita ad impedirle mai, forse perchè l'autorità consortile ha dovuto procedere con lentezza per obbedire ad esigenze di carattere politico il cui rispetto ha evitato noie all'autorità del Governo, ma ha seriamente nociuto all'economia portuaria. Le interruzioni parziali o totali di lavoro sono state, infatti, negli ultimi anni frequentissime, e spesso hanno avuto origine da conflitti che non avevano nulla che fare con i problemi speciali del porto di Genova o con quelli generali dei porti.

Contro questo pericolo è assolutamente necessario che l'autorità consortile sia premunita, e per ottenere l'effetto non c'è altro rimedio che l'obbligo di cauzioni da incamerare ad ogni cessazione ingiustificata di lavoro, ritenendosi come ingiustificata ogni agitazione che non verta su problemi locali o che riferendosi a problemi di Genova, sia stata sollevata improvvisamente senza adire il giudizio di una speciale commissione arbitrale, chiamata a decidere di tutte le vertenze relative all'ordinamento del lavoro ed all'applicazione delle tariffe con giudizio inappellabile ed avente valore esecutivo. Anche qui però occorre mettere bene in evidenza che a nulla serviranno le sanzioni ed i poteri, se le autorità locali, per riflesso della debolezza di quelle centrali, non avranno la forza di servirsi dei poteri per applicare le sanzioni. Va a questo proposito ricordato che la crisi del porto di Genova, più che sulle banchine si deve risolvere nel Gabinetto del Ministro dell'Interno e che, finchè in quel Gabinetto si giudicherà preferibile *mollare*, il porto di Genova, come gli altri porti e come tante altre cose, andrà male.

Oltre alle sanzioni di carattere collettivo, altre ce ne vogliono per i lavoratori, individualmente considerati. Esse devono riferirsi anzitutto alla presentazione alle chiamate per punire le eventuali assenze non giustificate, ma devono principalmente tendere ad ottenere un maggiore rispetto alla merce, la quale, a Genova, pur essendo la fonte di ogni ricchezza, è trattata come cosa *undesirable*. Riconosco che negli ultimi tempi progressi notevoli si sono fatti in confronto a quello che accadeva poco dopo l'armistizio, ma ancora c'è molto, molto cammino da percorrere. L'esecuzione delle operazioni portuali è fatta sempre col criterio di aggravare il costo del passaggio da quello scalo: si *imbragano* i colli in modo che ad un certo punto vanno per terra fracassandosi; si attacca il gancio ai sacchi in modo da fare dei buchi attraverso i quali si disperde il contenuto; si scaricano i barili e le casse in modo da richiedere il pronto intervento (tutt'altro che gratuito!) dei barilai e cassai; si ruba spudoratamente a bordo e a terra. E guai a fare un'osservazione, a raccomandarvi perchè la merce sia trattata meglio! Vi guardano con un sorrisetto che vi toglie ogni volontà d'insistere e continuano placidamente i loro sistemi.

Ora, io non dico che gl'inconvenienti di questa natura siano tutti eliminabili; disgrazie, accidenti, infortuni devono inevitabilmente succedere; chiunque si metta in moto sa che ha maggiori probabilità di farsi male che non stando fermo. Ma occorre distinguere fra l'accidente che può capitare per la

natura stessa del lavoro che si compie, e quello che, invece, deriva da negligenza abituale, peggio da noncuranza ostentata o addirittura da dolo, ed è contro gli accidenti di questa natura che bisogna prendere disposizioni.

Apposito personale del Consorzio dovrebbe ispezionare la maniera con cui vengono eseguite le operazioni e proporre le sanzioni per le mancanze accertate: esclusione dal lavoro per un periodo vario di giorni e per più in caso di recidiva, ed una forte multa alla squadra che esegue il lavoro e che dovrebbe, in tal modo, essere portata ad usare una maggiore attenzione nella scelta degli uomini.

So bene che anche questi rimedi hanno i loro inconvenienti, ma è fuori di dubbio che un miglioramento si avrebbe presto e di notevole entità, con immediata ripercussione sulla economia portuaria, a cui nuoce assai il maltrattamento che la merce vi subisce quotidianamente.

Altro problema creato dall'ordinamento del lavoro è il trattamento degli avventizi. Vi sono stati più che dei casi, dei veri sistemi di sfruttamento, pur con qualche lodevole eccezione nel ramo carboni, basati su di un congegno assai semplice. Ogni squadra era composta di un certo numero di soci della Cooperativa e di altri avventizi; il lavoro fatto veniva pagato a seconda delle relative tariffe, ma il provento, al netto della somma pagata come giornata agli avventizi, veniva diviso fra i soci soltanto. E poichè il prodotto lordo individuale medio era superiore alla somma delle giornate, i soci venivano a guadagnare oltre all'importo della loro giornata, il maggior prodotto del loro lavoro e quello del lavoro degli avventizi, sistema, come si vede, che accomuna i soci della cooperativa ad una qualsiasi delle tante imprese contro cui si appuntano le ire delle organizzazioni. Di questo sistema si sono lamentati gli avventizi, sia perchè era troppo bassa la *giornata*, sia perchè venivano esclusi dal partecipare all'alto guadagno consentito dalla tariffa.

Poichè la differenza fra fisso e avventizio dovrebbe consistere soltanto nella priorità del primo di avere il lavoro quando esso manchi per tutti, è evidente che non dovrebbe essere consentito lo sfruttamento finora fatto e che in qualche reparto è stato già eliminato, e dovrebbe imporsi alle squadre di fare agli avventizi lo stesso trattamento fatto ai soci della Cooperativa, prelevando dal prodotto lordo solo una modesta percentuale a favore della Cooperativa e la tangente per l'uso e consumo degli attrezzi, spese di assicurazione e previdenza, di carattere generale ed altre che non si risolvano ad esclusivo beneficio dei soci.

Riassumendo questa parte relativa all'ordinamento del lavoro del nostro più grande emporio marittimo, possiamo dire che il sistema del ruolo chiuso è ben lungi dall'aver dimostrato la pretesa superiorità su quello della libertà preesistente alla creazione del Consorzio, ed in tanto se ne può accettare la perpetuazione in quanto, praticamente, non si vede come si possa ristabilire la libertà del lavoro. Se siamo dinanzi ad una fase di sviluppo delle corporazioni, il sistema del ruolo chiuso non è che una tappa sulla via della ricostituzione di organismi che hanno già dei precedenti storici notevolissimi, ed

il combatterla oggi violentemente mentre esporrebbe il porto ad una serie di sconvolgimenti assai gravi, non potrebbe impedire che, dopo qualche tempo, nuovi tentativi avessero maggiore fortuna e più salda affermazione. Se invece il regime restrittivo delle iniziative individuali dovesse di nuovo scomparire per una riesumazione della libertà economica, il rafforzamento della sovranità dello Stato in una più diffusa e salda coscienza liberista, farebbe in breve sparire questo rinnovato esperimento corporativistico.

Allo stato attuale delle cose, perchè il porto di Genova vada un po' meglio nell'adempimento della sua funzione economica, parrebbe una soluzione efficace quella di accettare il principio del ruolo chiuso, e quindi della Cooperativa unica o della non cooperativa, con le limitazioni e le sanzioni dette dianzi. Non si creda che esse siano tali da eliminare tutti gli inconvenienti che a questo riguardo si lamentano, perchè molti dei mali di cui il porto di Genova soffre, non sono che il riflesso di infermità molto più diffuse in Italia ed anche fuori. Ad aggravare la situazione a Genova contribuisce la lotta sorda, ma tenace ed indomabile, attraverso le quali le organizzazioni tentano di scacciare le imprese di sbarco e imbarco e sostituirsi nell'esecuzione del mandato da loro attualmente adempiuto, per arrivare alla concessione esclusiva di tutte le operazioni portuali. Tuttavia le provvidenze proposte servirebbero ad attenuare i mali che da quella lotta ed in genere dai problemi del lavoro derivano, e potrebbero avere un più decisivo risultato, se i lavoratori si convincessero effettivamente che è loro fondamentale interesse quello di trattare bene la merce che deve passare dal porto.

6. — Tariffe e regolamenti.

I regolamenti e le tariffe del porto di Genova sono assai numerosi e non è facile orizzontarsi in mezzo alla ridda fantastica delle voci, e delle loro suddivisioni, delle disposizioni sull'orario, che aumentano, quando uno meno se lo aspetti, la cifra primitiva, degli usi e delle consuetudini per le quali quello che dovrebbe costare 10, viene a costare 15, 20, o addirittura 30. La semplice elencazione dei più importanti fra i regolamenti vigenti (1) dà una idea della complessità delle norme che regolano il traffico: 1° *Regolamento e tariffe per l'esercizio dei capannoni e spazi all'aperto;* 2° tariffe *per l'uso delle gru idrauliche e per lo scarico del carbone cogli elevatori elettrici;* 3° *tariffa globale per lo sbarco delle merci varie* e l'altra per *l'imbarco;* 4° *tariffe per i vari rami del carbone;* 5° norme e tariffe per il *guardianaggio delle merci varie;* 6° norme e tariffe relative ai *chiattaiuoli merci varie;* 6° ordinamento dei *guardiani notturni su galleggianti;* 8° norme e tariffe per lo *sbarco, imbarco e facchinaggio dei bagagli;* 9° regolamento per la *distribuzione dei vagoni* 10° *regolamento speciale del porto di Genova* che sovrasta tutti.

(1) Sono stati tutti riportati nel citato supplemento del *Corriere Mercantile.*

L'orario di lavoro è, in genere, dalle 8 alle 18 d'estate (1° aprile a 30 settembre) con sospensione dalle 12 alle 14, dalle 8 alle 17 d'inverno con sospensione dalle 12 alle 13. Il lavoro notturno si inizia alle 20 e termina alle 5 o alle 6, a seconda delle categorie, con un'ora di interruzione (dalle 24 all'una; nei giorni festivi l'orario è ridotto a 7 ore: dalle 8 alle 16 con interruzione dalle 12 alle 13).

Le tariffe hanno in genere una struttura comune: fissano, cioè, prima il compenso per il lavoro normale a cottimo, poi le condizioni per il lavoro extra, festivo o notturno, in fine si occupano del lavoro a giornata. In genere il lavoro a cottimo festivo, extra e notturno, è pagato il doppio del normale; la giornata normale è calcolata per ogni uomo, per l'orario di otto ore, in ragione di L. 54,35 mentre il lavoro *extra* è pagato ad ora fino alle ore 20. a *notte* o a salario orario crescente per le ore successive. Prendiamo ad esempio le tariffe dei *chiattaiuoli carboni minerali*, lavoro a giornata e personale fisso. La giornata di otto ore sarà di L. 50,75; per il lavoro fino alle ore 20 sarà dovuto un compenso per ogni ora e per ogni uomo di L. 12,60; dalle ore 20 alle ore 22 L. 50,75, oltre le ore 22 L. 101,50; Per le merci varie, dove il lavoro è sempre eseguito a cottimo, il lavoro extra fino alle ore 20 viene compensato, oltrechè col cottimo, anche con un supplemento di L. 4 per ogni uomo e per ogni ora, o di L. 30 per uomo per notte o giorno festivo.

C'è poi il cosiddetto *compimento*. L'operaio se ha il *dovere* ha anche il *diritto* di lavorare otto ore, perciò se nei lavori a cottimo, incorre in un periodo di inoperosità non dovuto alla sua volontà, ha diritto ad una indennità che è fissata in misura varia a seconda delle varie categorie. Per esempio. nel gruppo già citato dei chiattaiuoli l'indennità è fissata in L. 8,10 per ogni ora durante l'orario normale e 16,20 durante le ore extra.

Per intendere la portata di questa norma, che ha — è vero — un fondo di giustizia, ma che provoca notevole aggrario in alcune operazioni commerciali, mi pare opportuno fare l'esposizione di qualche caso pratico.

Supponiamo che un piroscafo riceva ordine improvviso di partire e, dovendo fare provvista di carbone, il capitano calcoli che alle 6 pom. l'imbarco relativo sarà finito. Alle 4 pom. un guasto ad un verricello, o alla caldarina o qualche altro accidente, lo costringe però a fare sospendere la caricazione, sicchè il lavoro non si può riprendere che alle 7. Il personale viene trattenuto per lavorare appena possibile e, cominciando alle 7, finisce alle 9. Il capitano allora dovrà pagare: L. 16,20 per le prime due ore e altrettanto per la 3ª per ogni uomo impiegato per le 3 ore di inoperosità, e poi il doppio del cottimo per il quantitativo imbarcato dalle 7 alle 9 di sera. Impiegando 10 uomini, per la sola inoperosità dovrà pagare 3240 lire, somma che va aggiunta a quella pagata per l'imbarco di una cinquantina di tonnellate di carbone, parte a tariffa normale e parte con l'*extra*.

Ancora un altro esempio. Per caricare in un giorno festivo della merce prelevata dallo stesso magazzino sono adoperate due squadre di cui la prima lavora in più dell'orario un'ora, mentre la 2ª, che è meno numerosa, ma deve

caricare una minor quantità di merce, si sbriga più presto e va incontro a 4 ore di inoperosità. Si potrebbe credere che il costo delle operazioni della seconda partita sarà minore di quello della prima perchè i primi operai hanno lavorato 8 ore e gli altri 3, ma non è così, perchè la spesa del movimento della seconda partita, accresciuta dalla inoperosità dovuta alla sua esiguità, fa sì che il costo unitario per quintale supera del 50 % quello della prima (1).

Per conseguenza può benissimo accadere che la stessa merce, mossa lo stesso giorno per identiche distanze, venga a costare prezzi differenti nelle varie partite che la compongono, fatto di cui non ci si saprebbe rendere ragione senza tener presente l'artificiosità dei congegni contenuti nelle varie tariffe. Se ritarda l'arrivo di un vagone e si deve fermare la discarica per un'ora, vi sono da pagare migliaia di lire di inoperosità; se il rimorchiatore fa avaria e la bettolina non arriva a tempo sotto il bordo, tocca la stessa sorte, se manca un documento doganale sono guai di cui il bilancio del ricevitore sconta amaramente le conseguenze.

Ora, io ammetto che un pungolo assai forte per non rallentare la attività di un organo come il porto di Genova sia necessario, non soltanto per garantire al lavoratore il frutto di una giornata intera di lavoro, ma anche per assicurare al meccanismo portuario la massima velocità di movimento, ma non si può a meno di domandarsi se nel perseguimento di questo utile risultato non si sia alquanto esagerato, in modo da consentire ai lavoratori un beneficio assai più alto di quello che loro deriverebbe da un maggiore rispetto all'economia portuaria.

In definitiva, tutti questi sopraprezzi si ripercuotono sulla merce il cui ricevitore, non potendo spesso capire perchè una operazione un giorno gli costi in un modo, un giorno in un altro, è tentato a supporre che a Genova si rubi a suo danno mentre non si fa altro che applicare rigorosamente le tariffe! Non sono soltanto questi i trabocchetti tesi all'ingenuo ricevitore; tutto il congegno delle tariffe è basato sul fatto che il più piccolo inconveniente nel funzionamento del porto determina uno straordinario incremento del costo delle operazioni. Dal momento in cui arriva per mare al momento in cui riparte per vagone la merce è esposta alle vicissitudini più varie: e solo se in porto tutto va bene, se la potrà cavare con il semplice pagamento dei diritti di tariffa. È stata recentemente ripristinata la tariffa globale per lo sbarco delle merci varie, che non fa distinzione fra lo sbarco diretto a terra e quello in chiatta, per modo che da questo lato non c'è più possibilità di applicazione di extra. Ma restano sempre a carico del ricevitore il peso, il facchinaggio a terra, il lavoro in chiatte ecc., con un intreccio tale da non consentire distinzioni esatte o classifiche. Così, per esempio, le merci generali elencate nella categoria 1ª e le altre non espressamente specificate a parte, qualunque sia

(1) Questo caso si è verificato numerose volte, l'ho potuto accertare da fatture che sono unite a rendiconti di pubbliche amministrazioni. Anche il caso precedente è frequente ed ha dato luogo ad abusi, specialmente fra gli operai carpentieri del porto.

il loro peso, valore o volume, pagano per tonnellata lire 22, comprese stallie galleggianti e il facchinaggio, invece le merci speciali (macchinari, automobili, quadrupedi, ecc.) pagano un prezzo variabile a seconda del peso e sono a carico del ricevitore le stallie galleggianti e il facchinaggio.

La tariffa attuale di L. 22 per le merci generali va giudicata mettendola a confronto con quella preesistente alla guerra. Fino al 1914 la tariffa di sbarco era di L. 3,40 a tonnellata, compresa qualsiasi stallia di chiatta e si scindeva in 3 elementi: facchinaggio L. 0,80; uso di chiatta L. 1,60, spese diverse L. 1. Tali elementi sono ora notevolmente cresciuti; l'Associazione tra gli impresari di sbarco e imbarco, in un suo memoriale afferma che tale aumento varia in ragione diversa a seconda degli elementi che vi concorrono; è del triplo per alcuni, e si spinge fino a 11 volte per altri. La stivatura delle merci in chiatte sotto paranco, che prima della guerra veniva a costare L. 21 per 100 tonnellate, all'epoca del memoriale (1920-21) ne costava 252, ed oggi costa un po' meno o molto più a seconda delle varie merci. Il costo delle operazioni per questo tipo di merci è dunque cresciuto di circa 6 volte almeno.

Se dalle merci varie passiamo al carbone l'aumento non appare minore. Dal pro-memoria della Camera di Commercio del 1921, in occasione dell'inchiesta Bonino (1) si ricavano alcuni elementi che per il loro carattere ufficiale controllabile sono preferibili ad una indagine diretta sulle tariffe ora in vigore, avvertendo che da allora ad oggi gli elementi di costo hanno subito in genere variazioni in aumento, mentre scarse o di poca entità sono state quelle in diminuzione. Lo scarico di un piroscafo da 6000 tonnellate con 500 tonn. al giorno, impiegando 6 squadre da 7 operai ciascuna, dava per il tiraggio da stiva a sotto paranco e pesatura obbligatoria, un costo medio di L. 11,87 a tonnellata contro 1,10 che rappresenta il costo del lavoro prima della guerra. Con lo scarico di 1000 tonn. al giorno si va ad una media di L. 20,26 contro 1,90 del 1914.

Questi prezzi si intendono per la tariffa minima applicabile; ma sono suscettibili di aumenti tenendo presenti le altre distinzioni della tariffa. Per esempio, il facchinaggio del carbone minerale comune da piroscafo o veliero di fianco a deposito, entro il limite di m. 40 dal ciglio della calata, è di L. 5,59 a tonnellata, ma aumenta di 16 centesimi a tonnellata per ogni metro oltre i 40; se il carbone è bagnato un ulteriore supplemento di 47 cent.; se è necessario il giro del boccaporto della nave ancora un supplemento di L. 0,91, che diventa di L. 2,74 se è necessario il passaggio *sopra* il boccaporto, e così via nella infinità dei casi previsti dalle tariffe supplementari in vigore dal 1° aprile 1922.

Se una causa qualsiasi tende a disordinare lo svolgimento del lavoro in porto, allora il costo minimo delle operazioni non si tocca più, e le spese extra aggiungono il loro peso a quello già grave prodotto dalle tariffe. Se i vagoni ritardano, o si va incontro al pagamento del *compimento* per inopero-

(1) Pubblicato a Genova, Tip. Oliveri.

sità (ed abbiamo visto quanto sia costoso), o si deve affrontare la spesa di deposito a terra o di sbarco in chiatte con pagamento di doppie operazioni, controstallie di chiatte, guardianaggi, ricarico, e via dicendo. Ma anche limitando l'indagine al caso in cui si applichi le tariffa minima, sia perchè, dopo tutto, è ancora il più frequente relativamente agli altri, sia perchè è l'unico sul quale si possano fare dei confronti, si deve constatare che le tariffe genovesi sono notevolmente più alte di quelle degli altri porti italiani e di quelli stranieri concorrenti. Per lo sbarco e ricarico del cotone egiziano fino a franco vagone in partenza, nel febbraio 1921 a Venezia si spendeva L. 3 per 100 kg. con ricarico entro 2, 3 giorni, a Genova, con spedizione incerta, si spendevano L. 8,30! Poichè il nolo ferroviario Venezia-Chiasso era di L. 8,70 a quintale, contro 5,70 del nolo Genova-frontiera svizzera, la Svizzera aveva convenienza a servirsi di Venezia, nonostante il lieve aumento di costo derivante dal maggior nolo richiesto allora per Venezia. E, mentre a Genova la spesa complessiva da nave a vagone, ragguagliata a tonnellata sulla base del *forfait* del Consorzio di L. 22 per balla quadra di cotone americano, ed integrata dal forfait degli spedizionieri (L. 5,50 per balla), ascendeva nel 1921 a L. 115,50, ad Anversa era di circa *12* franchi belgi per tonnellata, tanto che la Svizzera aveva disposto l'inoltro per via Anversa dell'80 % circa del suo fabbisogno (1).

Credo di avere dato elementi sufficienti per dimostrare come siano alte le tariffe di Genova e in confronto ai prezzi ante-bellici, e in confronto ai prezzi dei porti concorrenti. Un ulteriore esame non farebbe che rafforzarci, se pur fosse possibile, in un convincimento che trova la sua conferma nelle lamentele di tutto il commercio dell'entro-terra, e che si può esprimere nella seguente conclusione: a Genova si impone alla merce un trattamento assai costoso e si è creato uno stato di cose che non può a lungo essere tollerato. Nella preparazione delle tariffe è evidente che si è tenuto presente solo un criterio: quello del guadagno del lavoratore, considerato non sulla media di una sua produzione di più giorni, ma sul risultato di quella sola giornata nella quale esso viene chiamato a prestare l'opera propria. Da ciò derivano la differenziazione delle voci, la fissazione delle tariffe supplementari. Che cosa rappresentano, infatti, queste minuziose indicazioni regolamentari, se non il risultato di una sola preoccupazione: quella che i lavoratori guadagnino ogni giorno il massimo consentito dal caso ipotetico della tariffa? È naturale che si debba così concedere un supplemento per la lunghezza della nave, per la sistemazione dei suoi boccaporti, per la distanza del deposito, per lo sbandamento del piroscafo, per il calore della stiva, per inoperosità ecc. ecc. Il lavoro non è stato considerato tenendo presente che il traffico non ha soluzione di continuità, ma regolandosi come se ogni giornata fosse nettamente staccata da quella che la precede e dall'altra che la segue; criterio che se pur si potrebbe ammettere nel caso di una mano d'opera

(1) Pro-memoria citato della Cam. di Comm., pag. 27.

libera, che oggi c'è e domani potrebbe non esserci e che, quindi, potrebbe pretendere il massimo compenso per la sua produzione, è assurdo nel caso di Genova in cui è la mano d'opera di oggi quella che, in massima, dovrà dividersi il lavoro di domani.

La prova evidente che la mano d'opera, e per conseguenza anche gli altri, non si sono mai curati del traffico, è nella strenua difesa che della rimunerazione del proprio lavoro, contrariamente, ad ogni millantata solidarietà, ogni lavoratore fa contro gli altri. Tutte le operazioni non sono eguali perchè le navi sono dissimili l'una dall'altra, ed anche quando sono *standardizzate* le relative discariche avvengono in circostanze differenti. Se una nave è nelle condizioni previste dalla tariffa, consente ad ogni lavoratore un guadagno x assai alto; per le altre in condizioni peggiori il guadagno sarà di x-y. Orbene, il lavoratore della 2ª nave ha invidia di quello della 1ª per il suo maggior guadagno y, e quello della 1ª, per non perdere la frazione y, consente che si applichino dei diritti differenziali per compensare le scomodità. Si ottengono così due risultati: da una parte si salva la propria altissima rimunerazione, dall'altro si mantengono le tariffe apparentemente basse.

Nessuno domanda che tutte le merci debbano pagare ugualmente, come nessuno pretende che tutte le navi debbano essere ugualmente trattate. Una soluzione cosiffatta sarebbe antieconomica perchè per le merci costituirebbe una effettiva diversità di trattamento e per le navi neutralizzerebbe il beneficio che deriva dal progresso della tecnica. Come ho già detto, operazioni identiche perfettamente è raro che ne succedano e l'eguaglianza del costo per tutte le operazioni, dovendo stabilirsi sur una media, farebbe relativamente pagare di più agli uni, di meno agli altri. Sta bene dunque che, per esempio, una cassa di oggetti fragili paghi di più di una balla di cotone, e che un piroscafo sbandato *notevolmente*, paghi di più di uno perfettamente orizzontale, ma ciò non vuol dire che si debba fare delle tariffe del porto un duplicato delle tariffe doganali edizione 1921. Il guadagno dei lavoratori non sarà proprio uguale tutti i giorni, ma probabilmente — compensandosi il minor guadagno di un giorno, con il più alto di un altro — alla fine dell'anno non si registreranno che differenze trascurabili. Le tariffe differenziali dovrebbero quindi ridursi ai casi che veramente costituiscono una notevole distanza dalla media e le voci delle varie tariffe dovrebbero essere ancora ristrette a quelle pochissime categorie di merci che presentino notevoli differenziazioni l'una dall'altra.

Una soluzione radicale di questo problema si era trovata nel 1912 in una proposta di consorzializzazione delle operazioni portuarie secondo la quale il Consorzio avrebbe dovuto: *a*) assumere l'impresa di carico, scarico e di facchinaggio delle merci e *b*) affidarne l'esecuzione a speciali cooperative di lavoro scelte e composte di operai inscritti nei ruoli (1), soluzione contro cui

(1) V. or. del g. approvato nell'assemblea consortile del 2 luglio 1912 su proposta dell'on. Ferrero di Cambiano.

teoricamente non ci sarebbe nulla da eccepire. Non sono pochi i porti gestiti da unica società e non sono quelli che vanno peggio; fra quelli ora del Regno, Trieste ha avuto per lunghi anni nei suoi *Magazzini Generali* un'amministrazione che può essere citata a modello. Il problema è diverso: ha l'attuale Consorzio la capacità tecnica e la forza politica di compiere un simile esperimento? Noi ne dubitiamo fortemente, sia perchè dall'esperienza siamo tratti ad ammettere che l'autorità consortile o diventerebbe un gingillo nelle mani delle organizzazioni portuarie, o dovrebbe burocratizzare quell'enorme massa di gente che vive a servizio delle imprese ed oggi lavora, mentre domani non farebbe più nulla; sia infine perchè l'esperienza dei limitati tentativi fatti durante la guerra e dopo l'armistizio non consente di essere troppo fiduciosi dell'avvenire. E tutto ciò non per incapacità o cattiva volontà degli uomini che quegli esperimenti hanno condotto, ma perchè le condizioni del porto di Genova non sono tali da lasciare libertà di movimento all'uomo idealmente più adatto a raddrizzare le cose in poco tempo. Se quest'uomo esistesse, bisognerebbe dargli tali poteri da farne un sovrano assoluto: ma se egli ha da mettersi d'accordo col Prefetto e con i Deputati, con le altre autorità e con le organizzazioni ed imprese, deve adattarsi all'ambiente, e non può fare gran che di più delle egregie persone che oggi stanno a capo del porto.

A prescindere dal risultato dell'esperimento fatto con i *cotoni*, che fu trovato ottimo dai cotonieri, ma che provocò al Consorzio un notevole *deficit*, di cui ha cercato di compensarsi dopo quando, cioè, il costo delle operazioni altrove era diminuito, io trovo che la incapacità tecnica del Consorzio ad esercire il porto è provata da quello che è accaduto in materia di guardianaggio. Se c'era un ramo dei servizi del porto che fosse suscettibile di consorzializzazione, questo era appunto il guardianaggio delle merci, abbandonato per molto tempo ad un vero e proprio *caos* in cui una serie di guardiani da operetta si controllavano l'un l'altro ed erano controllati dalle guardie, mentre, in barba a tanti controlli, la merce pacificamente spariva senza che nessuno ne sapesse niente. Ciò che non impediva, durante la guerra specialmente, il caricare in fattura fortissime spese di guardianaggio che andavano ad accrescere il danno indiretto dei furti. Ora il Consorzio non risponde nemmeno della merce che è depositata nei *suoi* magazzini *chiusi*; dice, infatti, il regolamento per l'esercizio dei capannoni e spazi all'aperto, che il Consorzio Autonomo non è depositario delle merci; esso si limita a concedere la sosta sia negli spazi coperti che in quelli scoperti in base alle norme dei precedenti articoli senza assumere alcuna responsabilità per la conservazione e la custodia delle merci o per danni eventuali, qualunque ne possa essere la causa.

Il guardianaggio è ora affidato a terra ad imprese, regolarmente autorizzate ed inscritte nel ruolo consortile, che vi provvedono con personale inscritto nell'apposito ruolo. I ricevitori possono provvedere direttamente al guardianaggio delle proprie merci, assumendo però a tale scopo esclusivamente personale del ruolo guardiani, ricevitori e consegnatari, assegnato al

lavoro pel tramite del gestore consortile. E quindi se voi volete farvi guardare la merce da un uomo di vostra fiducia non potete farlo o per lo meno dovete ugualmente pagare il diritto di guardianaggio all'impresa! Sulle chiatte c'è l'apposito gruppo dei *guardiani galleggianti*, anch'esso facente parte di un ruolo, ed anch'esso godente del privilegio di far da solo codesto lavoro. Le imprese di guardianaggio devono prestare cauzione vincolata a garanzia del regolare funzionamento del servizio e per indennizzare, in seguito ad eventuale provvedimento giudiziario, i ricevitori delle merci per eventuali mancanze, manomissioni, avarie, ed altri danni imputabili alle imprese stesse o alla inosservanza delle disposizioni regolamentari. Ci vuole, dunque, un provvedimento giudiziario che giudichi le mancanze imputabili alle imprese, ciò che rappresenta un innegabile progresso sui sistemi precedentemente in vigore, ma che tuttavia è ancora inadeguato a garantire la sicurezza in uno scalo in cui, come del resto altrove, i furti sono frequentissimi. Se il Consorzio non crede di potere assumere questo delicato servizio, lo affidi sì alla iniziativa privata dividendo il porto, come propone la Camera di commercio, in zone con determinazione di *forfait* fissi per ogni zona, ma integri il lavoro dei privati con una sorveglianza complementare e con sistemi di scoprimento dei ladri che hanno dato buoni frutti in altri campi.

Lo Stato, poi, che ha anch'esso una grave parte di responsabilità in questo campo, deve cercare di disciplinare meglio l'azione dei suoi vari organi: pubblica sicurezza, guardia di finanza e Capitaneria di porto, in modo che tante energie non siano disperse in un'opera senza legami e senza meta che potrebbe qualche volta dar luogo, se pur non lo ha già fatto, ad edificanti spettacoli da *Gran Via!*

Respinta la consorzializzazione generale delle operazioni del porto, è stata da taluno ventilata quella parziale delle chiatte sotto il pretesto che le imprese si servono di questo strumento per strozzare il traffico. Sostengono costoro che le chiatte costituiscono delle calate galleggianti, e perciò, come le calate, dovrebbero essere sotto la diretta amministrazione del Consorzio.

Ho già spiegato quale sia la funzione della chiatta nel porto di Genova, ma non credo di poter convenire in una soluzione che sarebbe disastrosa per il porto: il suo risultato definitivo sarebbe, infatti, quello di vedere presto sparire questa calata mediante affondamento in porto per mancata manutenzione. La chiatta richiede una continua vigilanza, una cura costante, ininterrotta, che non sarebbe assolutamente possibile ottenere ove alla proprietà privata si sostituisse la proprietà collettiva. O meglio sarebbe possibile, ma ad un costo che, per essere rimborsato, costringerebbe il ricorso a tariffe di noleggio quali si praticano eccezionalmente nei periodi di ingorgo, quando più preziosa diventa la funzione del galleggiante. E siccome la consorzializzazione è chiesta per evitare che in tali eccezionali contingenze il prezzo del loro uso salga a cifre rilevanti, con la consorzializzazione non si farebbe che *mantenere costantemente* una remunerazione altissima che ora si paga solo in periodi eccezionali.

Ma anche se nessuno di questi timori fosse fondato, alla consorzializza-

zione delle chiatte bisognerebbe opporsi per una ragione gravissima: quella di non pregiudicare il futuro sviluppo del porto. Ed ecco perchè.

L'autorità portuaria è destinata ad essere sempre più ligia ai voleri delle organizzazioni, la cui pressione si farà sentire per lo meno nella stessa misura con cui oggi si impone. È una circostanza dolorosa questa perchè, nonostante ogni affermazione in contrario (1), i lavoratori dei porti perseguono ancora fini utilitari immediati, anche a discapito dei loro interessi futuri, ma è una circostanza che bisogna avere il coraggio di denunziare. La chiatta è d'altra parte condannata a sparire o a perdere molta parte della sua attuale importanza quando l'equilibrio fra traffico e sviluppo di calate si sarà raggiunto. Fino ad allora la sua funzione determina un maggior impiego di mano d'opera perchè esige una doppia operazione di imbarco o sbarco. Il giorno in cui le chiatte fossero in mano del Consorzio, si tenderebbe ad impedire lo sviluppo del porto per non sopprimere la funzione della chiatta; se non impedirlo, si cercherebbe certo di ostacolarlo o ritardarlo, e questo pericolo è tutt'altro che immaginario. I precedenti autorizzano a valutarlo nella sua giusta misura: quello degli antracitisti, l'altro degli elevatori elettrici, e il terzo più decisivo dei chiattaiuoli non consentono dubbi. Vale la pena di soffermarcisi brevemente.

La compagnia degli antracitisti comprendeva 55 operai spacca-antracite, la cui funzione è chiaramente indicata dal nome. Ridotta e quasi scomparsa da Genova la importazione dell'antracite, gli operai rimasero disoccupati. Furono allora incaricati di raccogliere il carbone caduto sulle calate, *lavoro a cui provvedevano già i raccoglitori anziani*, e si fissò a beneficio della compagnia un diritto di cent. 20 a tonnellata *per tutto il carbone sbarcato a Genova* a decorrere dal 1° gennaio 1921. Come si vede, si tratta di un gruppo di lavoratori di cui non c'è più bisogno, ma che continuano a gravare ugualmente sull'economia portuaria.

L'episodio degli elevatori elettrici è ancora più caratteristico perchè mette in evidenza il contegno della mano d'opera verso i mezzi meccanici. L'uso degli elevatori permette una fortissima riduzione del numero dei lavoratori impiegati; se ne fosse stata libera la disponibilità, la ridotta quantità del carbone passante per il porto ne avrebbe avuto a sufficienza. Cosa avrebbero fatto, in tal caso, i facchini e gli altri addetti allo sbarco del carbone? Per diminuire la crisi che ne derivava, il Consorzio fu obbligato a prescrivere che l'uso degli elevatori non potesse essere consentito *se non quando almeno 7 piroscafi scaricassero a braccia*.

Il terzo episodio, quello dei chiattaiuoli, è recentissimo e sta a mostrarci il pericolo di una consorzializzazione delle chiatte. A causa della diminuzione del traffico, lo sviluppo delle calate è diventato sufficiente per fronteggiarlo tutto, e perciò l'uso della chiatta si è notevolmente ridotto. Siamo dinanzi a quella situazione di equilibrio lungamente vagheggiata e che, in condizioni

---

(1) Vedi la mia polemica con l'on. Canepa riprodotta nel mio opuscolo *Scritti Vari*, Cavanna, Pontremoli, 1922.

normali di traffico, si spera di avere quando sarà entrato in esercizio il bacino V. E. I chiattaiuoli sono quindi disoccupati e ad alleviare la loro situazione interviene il D. P. 10 ottobre 1911 n. 1900 che, in via eccezionale, con effetto dal 12 del mese e fino ad apprezzabile miglioramento delle condizioni attuali, ferma restando la tariffa di sbarco in vigore, stabilisce che sarà corrisposto alla Cooperativa Chiattaiuoli merci varie un compenso per ogni tonnellata di merce *comunque sbarcata* di cm. 40 per le merci varie, 15 per i cereali, 5 per i fosfati.

Gli episodi citati, ciascuno in sè forse non assolutamente grave, presi insieme e messi in relazione alla politica di lavoro e di tariffe che il Consorzio ha dovuto fin qui svolgere sotto la pressione delle classi lavoratrici, sono però un indice notevole di uno stato di cose che fa giudicare estremamente pericolosa la invadenza del Consorzio in una qualsiasi delle operazioni portuarie, e dà invece luogo al convincimento che solo la iniziativa privata può ancora efficamente combattere contro il prevalere degli interessi immediati di una sola categoria.

Prima di chiudere questo capitolo dobbiamo fare un accenno al modo in cui si svolge il traffico dei bagagli dei viaggiatori.

Il movimento dei passeggeri nel porto di Genova è ragguardevole; la guerra lo ha seriamente falcidiato, ma non cessa per questo di aver molta importanza. Gli abusi che si sono verificati durante la guerra sono infiniti; ad essi si è posto un argine di recente con un regolamento che, se strettamente applicato, rappresenta una soluzione tollerabile del problema. Il trattamento che i viaggiatori, ignari delle norme del porto, subivano fino a poco fa, era veramente indecoroso: non era consentito portare da sè il proprio bagaglio; intervenivano non richiesti facchini della cosiddetta squadra della « leggera » che venivano naturalmente pagati, e poi si doveva pagare per la seconda volta il capo squadra della *pesante* per un servizio non reso; lo sbarco da bordo a terra era di competenza di una serie di squadre, ciascuna delle quali non poteva superare o il bordo, o la scala, o il banco della dogana, e ognuna di esse pretendeva da sola un compenso superiore a quello che, equamente, sarebbe bastato per tutte. E tutto ciò in un'allegra assenza di ogni controllo sicchè il povero viaggiatore era alla mercè di un muscoloso facchino col quale non era spesso facile intendersi.

Il regolamento ha voluto eliminare tutti codesti abusi e teoricamente c'è riuscito. Bisognerà vedere all'atto pratico quello che succederà se le autorità consortili non adotteranno le opportune forme di controllo e non colpiranno con la massima energia le infrazioni che, per la lunga tradizione, continueranno numerose a verificarsi.

7. — Le imprese di sbarco e imbarco.

Delle imprese di sbarco e imbarco ho spesso parlato nelle pagine precedenti, mettendone in evidenza i difetti e le colpe. Esse hanno però una funzione così importante che mi pare opportuno parlarne, sia pure brevemente, in sede separata.

L'impresa di sbarco e imbarco risponde ad una necessità assoluta; le organizzazioni che la combattono conoscono troppo bene il funzionamento del porto per credere seriamente di lottare contro un elemento parassitario, ed in fondo non vogliono fare altro che sostituirsi alle persone che attualmente dirigono le imprese e assumerne esse il compito con i guadagni. La loro necessità deriva da un fatto semplicissimo: il ricevitore della merce è spesso lontano dal porto; anche quando è a Genova, deve accudire ai suoi affari, ed in ogni caso conosce male tutto il complesso ingranaggio attraverso il quale la merce dalla stiva delle navi deve arrivare al suo stabilimento o magazzino, o viceversa. Egli ha bisogno di qualcuno a cui affidare il compito di curare questa difficile operazione, che si occupi delle formalità doganali e ferroviarie, del facchinaggio e della custodia, del deposito o dell'inoltro della merce, ed il cui lavoro deve essere logicamente remunerato. Quando si chiede al Consorzio di assumere le operazioni di imbarco, sbarco, trasbordo delle merci, si chiede la sostituzione di una impresa pubblica a numerose imprese private, ma non la soppressione dell'*impresa*.

Che le imprese di Genova siano corresponsabili della diminuzione del traffico è cosa fuor di dubbio e quando qui mi si è capitata l'occasione l'ho messo in evidenza. Anche prescindendo dai casi frequenti di abusi per imposizione di extra, è certo che le imprese hanno profittato della speciale situazione creata dalla guerra per gravare la mano sulla merce senza tanti riguardi. L'arricchimento di molte di esse sta lì a provare che nella corsa ai facili guadagni non hanno voluto essere ultime; in qualche caso, come nel Consorzio per lo sbarco dei cereali degli approvigionamenti, hanno avuto a compartecipi degli utili le stesse cooperative dei lavoratori. Esse dànno molto lavoro all'ufficio di revisione delle fatture, creato in seguito all'ispezione Bonino, che ha consentito anche alle Amministrazioni pubbliche il recupero di forti somme.

Si può aggiungere che è alle imprese di imbarco e sbarco che si deve attribuire una parte non trascurabile dei pretesi abusi dei lavoratori; elementi infiltratisi nel porto durante la guerra, che mancavano quindi di una tradizione di onestà verso i clienti, e di lealtà verso i lavoratori, non si sono peritati di addebitare al cliente spese immaginarie innalzando artificiosamente l'ammontare delle fatture delle cooperative, alla cui rapacità, inesistente, attribuivano quello che era una vera e propria frode. Tutto questo a Genova è notorio e nel campo delle imprese, dove questi metodi sono sdegnosamente stigmatizzati, e in quello dei lavoratori, i quali pretendono generalizzare e dare a *tutte* le imprese le brutte caratteristiche di alcune soltanto di esse; ed era noto anche fra gli stessi ricevitori dell'entroterra, i quali, non perfettamente convinti della sincerità delle fatture ricevute, si sono spesso rivolti direttamente alle cooperative per avere il controllo delle somme a loro attribuite, ed hanno così potuto scoprire la frode. Da ciò la creazione di un ufficio controllo delle fatture proposto dall'Ispezione Bonino, destinato a scoprire i più grossolani fra i ripieghi adottati, che potrà dare al ricevitore la garanzia

della esattezza della somma che gli viene addebitata, e la cui efficacia sarà notevole anche se il suo lavoro dovesse ridursi a poco, perchè basta la possibilità di un controllo per evitare che una impresa addebiti al cliente una spesa non effettivamente sostenuta. È vero che in caso di scoprimento del fatto, il Consorzio non può applicare alcuna sanzione, e deve limitarsi a ridurre alla esatta misura la fattura presentata al controllo, ma non bisogna dimenticare che, anche senza espresse punizioni del Consorzio, la sanzione in questi casi è nella notorietà fatta intorno alla frode che colpisce appieno l'impresa, allontana la fiducia dei suoi clienti e la obbliga a mettersi sulla via della normalità. Credo, dunque, che il nuovo ufficio influirà notevolmente a moralizzare l'ambiente con sensibile sollievo della economia portuaria.

È nella natura delle imprese che noi troviamo gli argomenti per combattere la proposta formazione di un ruolo degli impresari.

L'impresa rappresenta il ricevitore o lo speditore della merce e, salvo periodi eccezionali, è costretta a curare che le operazioni siano eseguite col minimo costo, sia che lavori per conto del committente, contro una provvigione o un compenso fisso a peso o misura, sia che lavori per conto proprio contro una remunerazione a *forfait*. Tutto ciò presuppone in azione la più illimitata concorrenza perchè è solo per strappare i clienti agli altri o per mantenere i propri, che una impresa si sforza di mostrare che mercè l'opera sua le operazioni si fanno con economia, o offre condizioni più vantaggiose delle concorrenti. Il ruolo aperto non toglierebbe, è vero, la concorrenza fra le imprese esistenti, ma poichè la inscrizione a ruolo provocherebbe delle restrizioni dirette o indirette, per decorso inevitabile dei fatti, il ruolo tenderebbe a mutarsi in chiuso, lasciando adito alla coalizione fra impresari. Formare un ruolo significa fissare delle condizioni in base alle quali l'inscrizione può aver luogo: quali saranno queste condizioni? Il numero degli impiegati, la disponibilità di galleggianti, la prestazione di cauzione? Ognuno vede come ciascuno di questi possibili caratteri restrittivi viene ad escludere dalla concorrenza quegli elementi che, pur mancandone, potrebbero fare ugualmente bene.

Oggi chiunque si crede capace di condurre una impresa di imbarco e sbarco, si lancia nell'arringo, cominciando con mezzi modesti ed ascendendo o precipitando a seconda della sua capacità a condurla. Quanti organizzatori di prim'ordine non si escluderanno domani, in regime di ruolo, l'uno perchè non ha i galleggianti, l'altro perchè non è conosciuto, il terzo perchè non può prestare la cauzione e via dicendo? Non mi pare abbia soverchio valore l'argomentazione relativa alla garanzia di capacità che si deve dare al ricevitore della merce, perchè si possa servire di un'impresa. Bisogna essere ingenui o burocratici per credere che un ricevitore si affidi al primo che capita, e del resto, se così si regola e gli finisce male, peggio per lui; un'altra volta starà più attento. Si deve abbandonare questo sistema di tutelare ogni passo di chi deve affrontare invece a suo rischio e pericolo la lotta per affermarsi, e nulla sarebbe più grave all'economia portuaria di questo burocratizzare le imprese.

Si aggiunga che con la formazione del ruolo il Corsorzio assumerebbe, senza volerlo, una indiretta responsabilità morale che le imprese inscritte sono meritevoli di fiducia; infatti, se il ruolo non dovesse servire che a dare una indicazione delle imprese esistenti, basterebbe sostituirlo con un elenco degli abbonati al telefono o con una guida commerciale della città. Se un'impresa non adempie bene alla sua funzione, cosa farà allora il Consorzio? Metterà a disposizione del cliente frodato o ingannato la cauzione? E non ci vorrà sempre un giudizio del magistrato?

Ci sarebbe la possibilità delle sanzioni disciplinari da parte del Consorzio, ma anche su questo punto bisogna intendersi. Di che genere potranno essere queste sanzioni? Non certo sospensioni dall'esercizio perchè, per essere efficace, questa sanzione importa il ruolo chiuso, senza di che con un prestanome qualsiasi la impresa punita continuerà tranquillamente a funzionare. Il ruolo chiuso significherebbe monopolio delle imprese e ciò sarebbe troppo: a Genova bisogna rompere dei monopoli, non crearne di nuovi.

L'unica sanzione efficace potrebbe essere la multa; ma per imporre una multa bisogna accertare una contravvenzione, e perchè ci siano contravvenzioni, è necessario che ci sia un regolamento. Non bastano quelli che ci sono? Data la riserva delle operazioni di imbarco e sbarco alle organizzazioni di lavoratori, il compito delle imprese, pur essendo indispensabile, non è poi tanto vasto; ristretto è quindi il numero delle possibilità di inganno del cliente, ed esse consistono per lo più nel caricare in fattura un costo maggiore di quello effettivamente sostenuto per le operazioni portuarie. Ad evitare questo inconveniente abbiamo visto che è sufficiente l'ufficio controllo delle fatture; se si vuole andare più in là, si potrà prescrivere che il nome di quegli impresari, le cui fatture hanno dato luogo a rilievi per artificioso aumento dei costi, sia pubblicato all'albo e nel bollettino del Consorzio. Sarebbe questa la più grave delle sanzioni possibili per un ambiente in cui la fiducia è ancora uno dei requisiti fondamentali di successo. Quanto, poi, al recupero delle somme indebitamente pagate, materia in cui durante la guerra si sono purtroppo verificati abusi gravissimi, che hanno seriamente nociuto alla buona fama del porto, si deve osservare che essi sono stati provocati, per lo più, da elementi infiltratisi nel porto nel periodo dei facili guadagni, e che saranno presto eliminati, oltre che dal ritorno in condizioni normali, dall'azione moralizzatrice che dovrà indubbiamente esercitare l'ufficio controllo delle fatture.

8. — **Ordinamento degli operai di bordo.**

Il lavoro industriale del porto di Genova, per la parte che si esegue a bordo delle navi, è soggetto alla competenza disciplinare del Consorzio. La mano d'opera relativa è perciò inscritta in un ruolo ed organizzata anch'essa in compagnie od in cooperative. Le categorie industriali attualmente disciplinate sono le seguenti: *Coloritori e verniciatori:* ruolo 140, avventizi 80; *carenanti:* 60; *picchettini:* 340, 30; *corveisti:* 54, 10; *muratori:* 80, 20; *metallurgici*

e aiutanti: 1050, 340; *calderai e tubisti:* 80, 20; *elettricisti*: 120, 28; *brasatori:* 180, 40; *demolitori di navi:* 150,30; *applicatori di coibenti:* 30; *tappezzieri:* 26; *manovali e barcaiuoli:* 150, 10; *calafati, carpentieri e falegnami:* 650, 140. In totale sono 3768 operai dei quali 3120 di ruolo e 648 avventizi.

Contro la estensione dei poteri del Consorzio al lavoro industriale del porto sono state rivolte vivaci critiche, che vanno dal contestare all'autorità consortile ogni ingerenza in merito, alla deplorazione degli inconvenienti che ne sono derivati. La ingerenza del Consorzio in questo ramo ebbe origine da una vertenza fra gl'industriali e la compagnia degli operai metallurgici, dalla cui soluzione derivò il ruolo dei metallurgici. Successivamente, per l'agitazione delle altre categorie, i ruoli furono dappertutto creati ed il lavoro industriale si trovò nella giurisdizione consortile. La quistione di diritto, se cioè il Consorzio avesse o no, in base alla legge di fondazione, la facoltà di ingerirsi in questo ramo, fu favorevolmente risolta dal Consiglio di Stato, il quale approvò i deliberati del Consorzio, ponendo però delle limitazioni in confronto all'altra mano d'opera portuaria: libertà di scelta, ruoli aperti ecc. Nonostante il parere dell'alto consesso io credo che si sia alquanto stirata l'interpretazione dell'art. 1 par. 5° della legge e del § a) dell'art. 378 del regolamento 23 febbraio 1913, n. 378, adattandone la dizione all'aria che spira nei tempi che volgono. Comunque la disciplina consortile è ormai in vigore con tutte le sue conseguenze, e non si discute più per escluderla dai lavori di bordo, ma per impedire che, come pretendono i lavoratori, si estenda anche alle officine e agli stabilimenti che sorgono nell'ambito del porto (1). Da una parte e dall'altra si portano argomenti pro e contro.

Gli operai sostengono essere assurdo che una parte della mano d'opera che lavora nel porto sia regolata, per orari, condizioni di lavoro, paghe, in maniera diversa da quella che regola il resto. Replicano gl'industriali che non è meno assurdo, dato il carattere speciale del lavoro industriale, che l'operaio che lavora a bordo abbia un trattamento diverso di quello dell'operaio che sta in officina. Al dislivello delle paghe fra lavoratori portuari comuni e operai, che provocherebbe malcontento, data la maggiore remunerazione dei primi, si contrappone un dislivello fra gli operai di bordo e quelli delle officine, e poichè è consuetudine di Genova di arrivare al livellamento innalzando le paghe dei più bassi, i salari dei lavoratori portuari comuni esercitano una costante azione di rimorchio su quelli delle officine. Ciò provoca notevoli turbamenti nell'equilibrio economico degli stabilimenti gestiti al porto in relazione a quelli che si trovano fuori, per essere in condizioni di superiorità rispetto a quelli dell'entroterra non solo, ma anche nei confronti degli altri porti dove la mano d'opera industriale è fuori della ingerenza delle autorità portuarie.

Il problema è stato aggravato dagli enormi abusi che si sono verificati durante la guerra quando la rapidità delle operazioni di qualunque natura rendeva facile il ricatto: lavori arrestati all'ora di chiusura, quando man-

(1) Cfr. il *Memoriale* del Comune, 1920, pag. 17 e segg.

cava pochissimo per finirli, per avere modo di domandare il pagamento di una intera notte di lavoro straordinario; cooperative che assumevano lavori per conto proprio scegliendo il personale migliore e lasciando i meno abili alle imprese; domande di remunerazioni incredibili spinte fino al margine del danno che, respingendole, l'armatore ne avrebbe avuto ecc. ecc. Dopo la guerra le cose non sono notevolmente migliorate; mentre scrivo ho notizia di uno dei tanti episodi — e quanti ce ne sono di cui non si ha conoscenza perchè, per paura dei boicottaggi, gl'interessati li subiscono in silenzio! — che merita di essere tramandato in nota perchè è veramente tipico della mentalità imperante a Genova (1).

---

(1) Riporto letteralmente l'episodio come si rileva dall'ultima fase pubblicata dal *Corriere Mercantile* dell'8 giugno 1922.

Il Consorzio Ligure delle Industrie Meccaniche ha inviato la lettera seguente al sen. Ronco:

On. Presidente del Consorzio Autonomo del Porto di Genova.

« Da alcuni giornali cittadini, che hanno pubblicato il testo ufficiale diramato da codesto on. Consorzio delle dichiarazioni fatte dalla S. V. Ill.ma nell'adunanza del Comitato Esecutivo di sabato 3 corrente, apprendiamo che la S. V. Ill.ma avrebbe rilevato delle inesattezze nella lettera scrittale da una Ditta nostra consorziata circa le pretese avanzate dagli operai brasatori del porto per la riparazione di 4 forni a bordo del piroscafo « Europa », e della quale noi stessi abbiamo avuto l'onore di interessare la S. V. con nostra in data primo giugno.

« Assunte le necessarie informazioni, siamo nella necessità di confermare in ogni sua parte la lettera in parola. Dobbiamo anzi comunicare alla S. V. Ill.ma, per il caso che ciò non Le fosse già noto, che alla Ditta interessata è stato possibile, di questi giorni, far completare la brasatura di uno dei forni in altre tre ore di lavoro, oltre alle tre di cui alla lettera in esame, riuscendo così a dimostrare praticamente come la brasatura, per la quale gli operai brasatori del porto avevano richiesto il pagamento di otto giorni ed otto notti, è stata compiuta da un operaio volenteroso in sole sei ore di lavoro.

« Così stando le cose, ci permettiamo far presente alla S. V. Ill.ma che altre tre brasature rimangono a fare ai forni del piroscafo « Europa », che il giorno 21 del corrente mese deve inderogabilmente partire per l'America.

« Il lavoro ha quindi carattere di assoluta urgenza; e perciò, a meno che gli operai brasatori del Porto non intendano immediatamente rinunciare alle loro assurde pretese, e compiere il rimanente lavoro dietro pagamento del tempo che si è dimostrato necessario, questo Consorzio deve rivolgere domanda alla S. V. Ill.ma di autorizzar la Ditta assuntrice delle riparazioni a fare le rimanenti tre brasature con i propri operai.

Con perfetta osservanza

IL SEGRETARIO ».

Il giornale aggiunge:

Pubblichiamo volentieri la lettera del Consorzio Industriale, non tanto perchè essa viene autorevolmente a confermare quanto in proposito avevamo scritto nei numeri precedenti del nostro giornale, quanto perchè essa denuncia e documenta un tipicissimo esempio di come si svolge il lavoro nel nostro Porto.

La lettera non ha bisogno di commenti. Ma giacchè siamo nell'argomento riteniamo utile rilevare le idee in proposito della Compagnia brasatori di bordo del Porto quali appariscono da una lettera pubblicata ieri mattina.

Non si smentisce di aver richiesto 8 giorni e 8 notti per fare il lavoro in parola: come

Dal memoriale della Camera di Commercio (1) si rileva che precisi elementi raccolti dimostrano che il costo medio della mano d'opera occorsa per la sostituzione di parti avariate nello scafo dei piroscafi, fatta con operai di bordo dei ruoli consortili ha seguito, per ogni kg. di materiale sostituito e con lavoro normale di giorno, un incremento da L. *0,28*, nel 1906, a L. *2,50*, nel 1921! L'incremento era appena di 50 centesimi fino al 1914, di poco meno di una lira fino al 1919; si è più che raddoppiato negli ultimi due anni. Malgrado il miglioramento dei mezzi tecnici del 1921, il tempo impiegato — lavorando solo di giorno — era aumentato del 30 %; dovendosi lavorare giorno e notte si può calcolare che mentre prima del 1910 il tempo si riduceva del 40 %, nel 1921 diminuiva appena del 20 %, ciò che vuol dire che di notte prima si producevano i 2/5 della quantità prodotta di giorno; nel 1921 si produceva solo 1/5. Viceversa la spesa, che fino al 1910 aumentava solo del 25 %, era raddoppiata; sempre secondo il citato memoriale, gl'incassi annui netti di ogni operaio e aiutante metallurgico, che nel 1910 risultavano di circa 2000 lire, erano cresciuti fino a L. 4500 nel 1914, e fino a L. 15000 nel 1920, e devono aver superato questa cifra nel 1921, nonostante la diminuzione del lavoro.

Non soffermandoci sul diminuito rendimento del lavoro individuale, che ci sembra fenomeno universale e, per molta parte, transitorio, si deve riconoscere che l'alto costo di queste operazioni è dovuto alla pletora di mano d'opera inscritta nei ruoli, perchè, col sistema solito di calcolare le paghe in base al numero delle effettive giornate lavorative di ognuno, e prendendo per termine di paragone il salario degli scaricatori, si fa gravare sulla stessa quantità di lavoro un buon terzo di mano d'opera superiore a quella strettamente necessaria. L'aumento del costo delle operazioni provoca certo una diminuzione del lavoro industriale in porto, nonostante che i rappresentanti dei lavoratori lo contestino vigorosamente; bisogna però riconoscere che la diminuzione è minore di quello che potrebbe apparire da un'osservazione superficiale del fatto, ed ammettere, invece, che l'aumento della remunerazione delle maestranze costituisce un esempio caratteristico di imposizioni consentite dalla esistenza di un monopolio. Nel fare il confronto con il costo delle operazioni negli altri porti non si può, infatti, limitarlo, al costo puro e semplice, ma bisogna tener conto di altri fattori che contribuiscono a peg-

---

pure si ammette che il lavoro stesso possa esser fatto in 6 ore; la cosa, essi dicono, non dipende da capacità, ma dagli accordi preventivamente pattuiti. Però siccome il lavoro di brasatura è difficile, e gravoso ed anche dannoso alla salute, e gli operai brasatori della compagnia sono numerosi e non vi è la possibilità di dar loro lavoro continuativo, si ritiene più che giustificato richiedere per compiere il lavoro un tempo più di venti volte superiore a quello necessario. Con ciò si raggiungono due scopi: non si vulnera il principio della paga unica in Porto facendo attribuire una paga oraria superiore agli operai ai quali è richiesta maggiore abilità e maggiore sacrificio; e si trova modo di mantenere inalterato l'elevato salario giornaliero a tutti gli operai anche se manca il lavoro.

Di fronte a tale logica non sappiamo cosa rispondere.

Ma intanto diviene molto problematica la partenza del Piroscafo «Europa» per la data stabilita.

(1) *Op. cit.*, pag. 35.

giorare la condizione della nave e che consentono, quindi, ai lavoratori di spingere le loro pretese senza tema di perdere il lavoro. Infatti, si tratta per lo più di navi che profittano della sosta in porto, per la discarica della merce, per fare le piccole riparazioni inevitabili dopo un qualsiasi periodo di navigazione. Eseguire le riparazioni in altro porto significherebbe perdere tempo per raggiungerlo, restarvi sulle spese tutto il tempo necessario, e ritornare a Genova, ciò che importerebbe una spesa eccessiva che supera notevolmente quel di più che può essere richiesto dalla maestranza. Spesso non c'è neanche la possibilità di porsi il problema della maggiore convenienza di andare altrove: un transatlantico che deve ripartire a data fissa, un postale che deve riprendere la linea il giorno stabilito, dove troverebbero il tempo per recarsi in un altro porto, eseguirvi le riparazioni e tornare a Genova? Anche nel caso di navi da carico le difficoltà non sono minori: il piroscafo è sul posto: se l'armatore vuole mandarlo altrove, deve affrontare le spese della navigazione e di rimpatrio dell'equipaggio a cui, qualche volta, deve corrispondere l'indennità prevista dal Codice di commercio; se vuole mandare il piroscafo già disarmato, la spesa del doppio rimorchio gli porterebbe via ogni margine di economia, a meno che non si tratti di lunghe e costose riparazioni. Credo, infatti, che negli ultimi due anni la perdita effettiva delle maestranze genovesi debba ridursi a pochi casi di notevoli riparazioni, che sono state, invece eseguite alla Spezia, o a Savona.

Fra la spesa effettivamente imposta a Genova e quella che bisognerebbe sostenere, quando ciò fosse possibile, andando altrove, c'è dunque una differenza tale da creare sempre una convenienza a favore di Genova. Gli operai lo sanno e ne profittano; gli industriali si accorgono che in un regime diverso potrebbero spendere meno e strepitano: in definitiva l'aumentato costo delle riparazioni è una causa di aumento delle spese di esercizio per le navi che abitualmente si fermano a Genova o che non possono fare altrove i lavori necessari e si risolve in una diminuzione netta del profitto o, come nel caso attuale, in un aumento del deficit, di ogni viaggio. Tutto ciò, beninteso, oltre al danno che talvolta può derivare alla nave da ritardi della esecuzione dei lavori, che possono a loro volta provocare ritardi nella partenza con rescissione dei contratti di noleggio firmati ed in ogni caso un turbamento e una incertezza sulla disponibilità del proprio materiale contrari ad ogni più elementare esigenza di economia della navigazione.

Io non so se sia possibile anche qui tornare indietro; devo rinnovare in proposito le riserve già fatte in altre occasioni; ma se si dovesse perpetuare a Genova il sistema attuale, bisogna che il Consorzio, una volta entrato, intervenga con l'imporre la massima disciplina, e sorvegli perchè siano seriamente impediti e puniti i ricatti che, con pretesti più o meno fondati, si sono compiuti e si continuano a compiere in questo campo (1).

---

(1) *In seguito ai recenti avvenimenti le compagnie relative al lavoro industriale del porto sono state disciolte ed è stata autorizzata una revisione dei ruoli. Con riserva di emanare al-*

9. — L'economia marinara di Genova e il traffico del porto.

a) *Economia marinara.*

Oltre ad essere un grande porto, con un traffico di cui vedremo presto lo svolgimento statistico, Genova è un centro marinaro di prim'ordine. Un porto di grande traffico provoca l'affermarsi di infinite iniziative, il cui risultato a sua volta richiama nuovo traffico; la frequenza degli approdi delle navi determina il sorgere di istituti la cui vicinanza è elemento talvolta decisivo nella concorrenza con i porti vicini. È per questo che quasi tutte le grandi società italiane di navigazione, pur avendo la sede a Roma, hanno a Genova la Direzione o una Sede principale, mentre le più importanti società straniere vi hanno delle Agenzie il cui lavoro supera in cifre assolute da solo quello fatto da tutti gli altri interessati di un porto medio del Regno.

Al 1° gennaio 1921 Genova era sede di armatori o società di navigazione che armavano 275 piroscafi del complessivo tonnellaggio di 1.246.000 d. w. c. (1) cioè oltre la metà di tutto il naviglio italiano a vapore di quell'epoca. L'amministrazione di una flotta così poderosa, adibita agli usi più disparati, la sua manutenzione, il suo armamento in uomini ed il suo rifornimento — limitatamente, beninteso, alla parte eseguita a Genova — richiedono una organizzazione che costituisce uno degli elementi più importanti della vita economica della città. È in massima parte a Genova che queste navi adempiono a tutte le formalità prescritte dal codice per la marina mercantile: visite ordinarie e straordinarie agli scafi, agli apparati motori, agli apparecchi radiotelegrafici, visite di collaudo per le navi destinate al servizio postale e di controllo a quelle addette al servizio di emigrazione, sia che debbano prendere la patente sia che debbano iniziare un viaggio; pagamento dei deconti del ruolo di equipaggio; stazzatura e trascrizione degli atti di trapasso di proprietà e di costituzione di pegno; procedure per liquidazione di premi di navigazione e via di seguito. Ed è quindi a Genova che, in genere, se ne effettua l'armamento, sicchè Genova è una piazza dove i marinai affluiscono da ogni

---

tre norme quando tale revisione sarà stata effettuata, con decreto in data 8 agosto 1922, è stata stabilita la facoltà dei datori di lavoro di scegliere liberamente fra gli inscritti sia nel ruolo di categoria, sia nel relativo elenco degli avventizi attualmente in vigore, con presentazione delle richieste al gestore consortile del ramo. Il gestore, dopo aver soddisfatte tali richieste, provvederà alle altre secondo il turno del ruolo di categoria e, poi, degli avventizi. L'assegnazione degli operai sarà fatta per vapore e sino a lavoro ultimato. Le paghe saranno provvisoriamente effettuate con i sistemi attualmente vigenti.

(1) Cito fra i principali: F.lli Accame di Luigi: 8 piroscafi di T. 37.400 F.lli Bianchi fu Seb.: 3 - 17.302; Ente Trasporto Cotoni: 5 - 24.486; Ravano e Corrado: 6 - 33.244; Società: *Alta Italia*: 7 - 49.740; *Garibaldi* (An. Coop.) 6 - 43.305; *Italiana dei servizi marittimi*: 11 - 40.300; *La Columbia*: 3 - 21.200; *La Polare*: 3 - 15.267; *La Veloce*: 6 - 36.650; *Ligure di Armamento*: 3 - 19.789; *Lloyd Mediterraneo*: 29 - 118.296; *Lloyd Sabaudo*: 13 - 89.352; *Marittima Italiana*: 20 - 54.206; *Navig. Gen. Ital.*: 21 - 134.661; *Nazionale di Navigazione*: 27 - 175.929; *Roma*: 4 - 22.000; *Transatlantica*: 4 - 20.300.

parte d'Italia, sicuri, in condizioni normali, di trovarvi presto collocamento. Nel 1913, ultimo anno di pace di cui si abbiano dati ufficiali, vi si stipularono 1665 convenzioni di arruolamento relative a 26818 persone di equipaggio, contro 8395 e 61608 del Regno di cui Genova costituisce, perciò, rispettivamente circa il 20 ed il 43 %.

La Federazione della Gente di mare si è basata su questo fatto per porre a Genova il suo quartiere generale, donde dirige la lotta estrema contro l'armamento, i cui capi più importanti sono in immediato contatto e si possono colpire nei momenti strategicamente più favorevoli. Tutte le vertenze fra queste due coalizioni nascono o finiscono a Genova o perchè si inizi una nuova battaglia, o perchè, sorte durante la navigazione, se ne rinvii a quel porto la soluzione definitiva. Dai porti intermedi le navi vengono fatte, in genere, proseguire con un accordo provvisorio o con l'impegno che la soluzione di Genova avrà effetto retroattivo, e in quel porto arrivano quindi i riflessi di quasi tutte le vertenze marinare d'Italia sia che accadano in Italia sia che sorgano all'estero. I metodi per i quali è ormai famoso il Segretario della Federazione trovano a Genova un magnifico terreno di applicazione: fermare un piroscafo di emigrazione nel momento in cui è prossimo alla partenza con tutti i viaggiatori a bordo; impedire la partenza di un postale al momento in cui sta per levare l'ancora; boicottare un armatore od un gruppo di armatori in base ad accordi con le organizzazioni portuarie; ottenere tutto quello che desidera in un batter d'occhio per la vicinanza di coloro che devono capitolare: fare insomma tutto quello che ha fatto nell'interesse, dice lui, della marina mercantile e della gente di mare ed ai danni della buona fama del porto a cui ha certo immensamente nociuto questo poco invidiabile privilegio di essere, cioè, la sede degli esperimenti social-nazionalisti del noto organizzatore. Nel traffico marittimo la regolarità e la previsione dei movimenti è requisito fondamentale di successo perchè la loro mancanza provoca dannose ripercussioni su altri porti e su altri traffici, anche quando pare che essi non abbiano il menomo rapporto diretto. Un piroscafo che ritarda la partenza provoca una deviazione di tutto il traffico di merci o di viaggiatori che avrebbe dovuto raccogliere; il suo ritardo turba, dunque, non solo l'economia del porto che lo fa ritardare, ma anche quella dei successivi approdi, e finisce col fare al porto incriminato una *réclame* a rovescio che si risolve in un aumento dei noli per quel porto. Se nelle organizzazioni il senso della solidarietà non offuscasse la visione degl'interessi fondamentali di ogni categoria, ed i lavoratori del porto di Genova di codesti interessi avessero avuto chiara visione anche in questo campo, probabilmente si sarebbero agitati per mandare Giulietti a tentare altrove i suoi esperimenti.

Le industrie navali dovevano trovare nell'economia marinara genovese un terreno favorevole per il loro più rigoglioso sviluppo, sia che si volgessero all'esecuzione di lavori puramente mercantili, sia che si indirizzassero alle costruzioni per conto delle marine da guerra. Cantieri navali, officine di raddobbo, di allestimento di grandi colossi del mare, *liners* o *dreadnoughts*, si

sono sviluppati nei dintorni della città, dove le condizioni della spiaggia o di altro ordine ne favorivano il rapido incremento. Queste iniziative avevano già avuto un notevole sviluppo prima della guerra; durante le ostilità e dopo l'armistizio parteciparono poderosamente all'espansione che caratterizza quel periodo e oggi attraversano una crisi laboriosissima di assestamento i cui caratteri non è questa la sede più opportuna di esaminare. Conviene far cenno, per la loro importanza e quale esempio notevole di integrazione di imprese, dei gruppi di stabilimenti e officine che mettevano capo alle Società Anonime *Ilva*, *Odero* e *Ansaldo*.

Altre particolarità dell'economia marinara avremo occasione di accennare parlando del traffico portuario.

b) *Il traffico del porto.*

Il movimento del porto di Genova dal 1902 è stato in continuo incremento fino al 1916; dopo ha regredito fino al 1918 e ripreso a crescere dal 1919, senza, per altro, raggiungere le cifre dell'anno 1900. Al 1900 le merci imbarcate e sbarcate sommavano a milioni 5,4 di tonnellate; nel 1909 questa cifra era già salita a 7,1 e a 7,4 nel 1913 per cadere a 4,8 nel 1918. Nel 1921 il movimento fu di 5 milioni di tonnellate. Lo svolgimento del traffico agli arrivi, partenze, e nel complesso è indicato dalla tav. I, in cui la stazza e il numero delle navi è indicata solo per gli arrivi. Per gli anni 1920 e 1921 sono date alcune cifre provvisorie.

Uno sguardo anche superficiale alla tavola ci mostra che nell'ultimo quinquennio di pace il traffico si era quasi stabilizzato alla importazione, mentre tendeva ad espandersi alla esportazione. Nelle merci sbarcate le navi a vapore prendevano una parte sempre maggiore, mentre i velieri perdevano terreno; complessivamente nei 5 anni il traffico guadagnava circa 400 mila tonnellate. La guerra nel primo biennio fece crescere le importazioni in modo da superare la caduta delle esportazioni, poi influì decisamente sulle une e sulle altre, dando origine ad un regresso che non accenna a fermarsi. Il fenomeno è visibile nella tav. II dove si sono calcolati numeri indici per i vari anni prendendo per base il 1913, fatto uguale a 100, e mettendo a confronto i dati di Genova con quelli del Regno; il calcolo è limitato alla stazza delle navi arrivate e alla quantità di merci imbarcate e sbarcate e relativo totale.

(Vedansi Tav. I e II, pagg. 447 e 448*).*

Le merci sbarcate dal 1909 al 1913 aumentano nel Regno del 14 % rispetto al 1913 e subito regrediscono; a Genova variano di appena 1,2 % e dopo un lieve ripiegamento del 1914 aumentano nel 1915 e 1916 del 6 prima e poi ancora del 5 %; successivamente si mantengono sempre relativamente più alte che nel Regno. Nelle merci imbarcate il movimento è quasi parallelo fino al 1913, mentre dopo quell'anno la caduta di Genova è un po' più sensibile di quella del Regno. Nel complesso Genova ha visto ridursi il suo movimento in proporzioni minori del Regno anche quando, dopo l'armistizio, si era riaperto l'Adriatico. Ciò starebbe a provare che la decadenza del porto è relati-

TAV. I.

Movimento del porto di Genova 000 omessi

ANNO	ARRIVI								
	PIROSCAFI				VELIERI			PIROSC. E VELIERI	
	N.	Stazza	Merce sbarcata	Viaggiatori sbarcati	N°.	Stazza	Merca sbarcata	Stazza	Merce sbarcata
1909	4360	7503	5814	185	1867	229	327	7731	6141
1910	4244	7256	5748	171	1726	219	307	7476	6055
1911	4343	7246	5789	167	1767	193	276	7439	6065
1912	4429	6944	5959	148	1585	161	235	7105	6195
1913	4537	7063	5960	179	1642	166	256	7230	6214
1914	4578	6653	5693	154	1435	164	239	6818	5932
1915	3924	5604	6269	114	1397	196	293	5800	6562
1916	3383	4890	6632	48	1162	160	238	5050	6870
1917	2320	3289	4985	21	646	66	107	3555	5093
1918	1656	2633	4367	14	835	91	135	2724	4502
1919	1999	3709	4998	43	1044	135	214	3845	5212
1920 (1)	*2213*	*4551*	*4176*	*61*	*789*	*92*	*143*	*4643*	*4319*
1921 (1)	*2469*	*4282*	*4166*	*64*	*1191*	*175*	*250*	*4457*	*4416*

	PARTENZE				ARRIVI E PARTENZE			
	MERCI IMBARCATE			Viaggiatori imbarcati	MERCI IMBARCATE E SBARCATE			Viaggiatori imbarcati e sbarcati
	Piroscafi	Velieri	Totale		Piroscafi	Velieri	Totale	
1909	851	79	930	180	6665	406	7071	365
1910	897	68	965	189	6645	374	7020	360
1911	1009	76	1085	133	6798	352	7150	300
1912	1102	71	1174	174	7062	306	7368	322
1913	1157	75	1232	214	7115	331	7446	393
1914	1009	71	1080	121	6702	310	7012	275
1915	838	63	901	52	7107	356	7463	166
1916	783	52	836	21	7415	289	7705	69
1917	410	15	425	12	5395	122	5517	34
1918	273	19	292	5	4640	153	4793	19
1919	388	25	413	38	5386	239	5625	81
1920 (1)	*399*	*21*	*420*	*57*	*4574*	*164*	*4738*	*118*
1921 (1)	*565*	*35*	*600*	*61*	*4731*	*285*	*5016*	*125*

(1) Dati provvisori.

TAV. II.

Confronto tra il traffico marittimo del Regno e quello di Genova dal 1909 al 1921.
1913 = 100

ANNO	Merci sbarcate		Merci imbarcate		Merci imbar. e sbar.		Stazza arrivi	
	Regno	Genova	Regno	Genova	Regno	Genova	Regno	Genova
1909	86	*99*	76	*75*	84	*95*	82	*107*
1910	88	*98*	83	*78*	86	*94*	89	*103*
1911	93	*98*	91	*90*	93	*96*	98	*103*
1912	100	*100*	101	*95*	100	*99*	100	*98*
1913	100	*100*	100	*100*	100	*100*	100	*100*
1914	91	*96*	92	*88*	91	*94*	97	*94*
1915	90	*106*	76	*72*	84	*100*	69	*80*
1916	83	*111*	66	*68*	80	*103*	48	*70*
1917	60	*82*	45	*34*	55	*74*	31	*46*
1918	58	*72*	36	*23*	53	*64*	23	*38*
1919	67	*84*	42	*34*	60	*75*	42	*53*
1920	62	*70*	48	*34*	58	*64*	51	*64*
1921		*71*		*49*		*67*		*61*

vamente meno accentuata di quello che si pensi e che le sue cause più profonde vanno ricercate nella situazione generale economica del Paese.

Un'ulteriore indagine sulla provenienza delle merci sbarcate e imbarcate in complesso, ci consente di vedere quali delle specialità del traffico abbiano subito maggiore diminuzione.

TAV. III.

Traffico del porto di Genova (merci) distinto per estero e Regno.

Provenienza o destinazione	Quinquennio 1909-1913 (media)	1914	1915	1916	1917	1918	1919
	CIFRE ASSOLUTE IN 000 TONNELLATE						
Provenienza estero	5730	5495	6099	6395	4808	4236	4813
» Regno	404	437	463	237	177	131	184
Destinazione estero	782	706	562	558	283	170	254
» Regno	295	374	339	225	127	103	134
	Numeri indici: 1913 - 100.						
Provenienza estero	100	96	106	111	84	73	85
» Regno	85	92	99	50	37	25	38
Destinazione estero	92	83	66	66	33	20	30
» Regno	75	96	87	57	32	26	34

È naturale che nelle merci sbarcate il rapporto dell'estero, data la sua rilevante quantità assoluta, si scosti pochissimo da quello complessivo; nelle partenze le destinazioni all'estero si sono ridotte ancora più sensibilmente di quelle per il Regno.

La modificazione nel traffico che abbiamo visto verificarsi nel Regno per paesi di provenienza e destinazione ha sensibili ripercussioni sul Porto di Genova: lo si desume per le importazioni dalla Tav. IV dove è fatta menzione dei paesi dai quali per lo meno in due degli anni posteriori al 1914 si è importata una quantità maggiore di 100 mila tonnellate di merci; alle esportazioni Stati Uniti e Argentina hanno conservato il primato che godevano fin dai tempi di pace, riducendo, beninteso, la quantità assoluta del loro traffico.

TAV. IV.

Importazioni del porto di Genova per principali paesi di provenienza.

PAESE DI PROVENIENZA	CIFRE ASSOLUTE IN 000 TONNELLATE						
	Media Quinquennio 1909-1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919
Gran Bretagna . .	3203	3037	2506	3107	1591	1132	1620
Stati Uniti . . .	606	1113	1888	2111	2247	1860	2064
Argentina	364	207	657	360	216	443	506
India	131	114	157	176	204	157	68
Altri paesi . . .	1425	1024	891	641	550	644	555
Totale . .	5730	5495	6099	6395	4808	4236	4813
% sul totale:							
Gran Bretagna . .	55.9	55.2	41.1	48.5	33.1	26.7	33.7
Stati Uniti . . .	10.5	20.2	30.9	33.0	51.0	43.8	43.0
Argentina	6.3	3.8	10.8	5.6	4.5	10.5	10.5
Altri Paesi . . .	27.3	20.8	17.2	12.9	11.4	19.0	12.8
Totale . .	100.—	100.—	100.—	100.—	100.—	100.—	100.—

Le provenienze dagli Stati Uniti sono andate crescendo in linea assoluta e relativa a scapito della Gran Bretagna e degli altri Paesi, e solo nel 1919 e 1920 accennano a decrescere.

Il forte dislivello fra le importazioni e le esportazioni del porto dà speciale rilievo al movimento delle navi cariche e vuote in arrivo e in partenza. Le navi a vapore arrivate vuote nel quinquennio 1909-1913 si mantengono al disotto di 100 nei primi tre anni, quasi raggiungono le 300 nel 1912, sono 352 nel 1913 per toccare il massimo nel 1914 (641) quando lo scoppio delle ostilità turbò improvvisamente i traffici. Nei due anni successivi si mantennero al di sotto di 300 per precipitare a poche diecine nel 1917 e 1918; dopo la cifra tende a riprendere il livello dell'ante-guerra. Ugualmente esigua è la stazza delle navi partite vuote con destinazione in altri porti del Regno. Poderoso è invece il movimento dei piroscafi vuoti con destinazione all'estero,

che, da una media di 1205 per 2 milioni di tonn. di stazza nel 1909-1913, registra poi il seguente andamento: 1914 n. 1046 stazza in migliaia di tonn.: 1910; 1915: 1273-2395; 1916: 1524-2840; 1917: 970-2078; 1918: 879-1972; 1919: 1000-2252. Queste cifre rappresentano circa il 28 % del totale della stazza delle navi partite nel 1° quinquennio, rapporto che per gli anni successivi è invece: 1914: 28; 1915: 43; 1916: 58; 1917: 63; 1918: 72; 1919: 61. È, come si vede, un crescendo formidabile fino al 1918, dovuto alla falcidia rilevante del tonnellaggio di stazza per la diminuita frequenza delle navi di linea, che in tempi normali figurano come navi cariche anche quando hanno caricato una quantità assai piccola di merci. La percentuale del quinquennio di pace, infatti, si eleva sensibilmente se si restringe l'analisi alla navigazione libera.

Le navi vuote per l'estero prima della guerra erano prevalentemente dirette a Costantinopoli e Mar Nero, alla Gran Bretagna ed in Ispagna. Aperte le ostilità, tutto il gruppo del Mar Nero sparì e restarono in prevalenza le destinazioni di Spagna e Gibilterra (per ordini) e Gran Bretagna, superate però dalle partenze in zavorra per gli Stati Uniti e seguite, a molta distanza, da quelle per l'Argentina. Tanto quindi per l'arrivo delle merci, quanto per la partenza delle navi vuote, l'occidente domina incontrastato nel porto di Genova: curioso capovolgimento che le esigenze moderne del traffico hanno imposto alla tradizione dell'aureo periodo della Repubblica e del Banco di S. Giorgio.

A formare questo traffico concorrono le merci più svariate di cui le principali, cominciando dalle importazioni, sono (1):

Carbon fossile. — Si aggirava fino al 1914 sui 3 milioni di tonnellate, pari a circa 1/ . del totale del Regno, e ritornava su quella cifra nel 1916 dopo una caduta a poco più di due milioni nel 1915. Nel 1917 cadeva a un milione e mezzo di tonnellate e si riduceva ancora di circa 400 mila tonn. nel 1918 per ritornare ai 2 milioni nel 1919.

Nel 1920 si ebbe una riduzione di circa 350000 tonnellate, compensata solo per la metà nel 1921. In quest'anno le provenienze dall'Inghilterra ritornarono alla testa delle importazioni, superando di quasi mezzo milione di tonnellate gli arrivi dall'America.

Cotone. — Variava intorno a 140 mila tonnellate fino al 1914, arrivò fin verso 200 mila nel '15 per tornare alla quantità normale negli anni successivi, ad eccezione del 1918 in cui scese a 71 mila tonnellate.

Metalli. — Concorrevano con circa 400 mila tonnellate al traffico antebellico ed oscillarono di più di 100 mila tonn. in più ed in meno rispettivamente nel 1915 e nel 1916.

Negli anni successivi il traffico relativo a questa voce si accrebbe di importanza per il materiale bellico che passava dal porto, ma dopo l'armi-

(1) Per le fonti vedi le relazioni annuali pubblicate dal consorzio, le due *Esposizioni comparative* (dal 1911 al 1915) ed i bollettini consortili degli anni successivi; dati precisi sono anche contenuti nell'Annuario del prof. BACHI.

stizio ha perduto buona parte della sua intensità: nel 1920 era già al di sotto di 400 mila tonnellate; nel 1921 poi è caduto a meno di 75 mila!

Fosfati. — Da 125 mila tonn. in media nel 1911-14, scendono a 80 mila nel 1915-1916, a 40 mila nel 1917, a 4 mila nel 1918.

Risalgono a 60 mila nel 1919, 95 nel 1920, 140 mila nel 1921. Anche i nitrati hanno avuto un movimento incerto, scomparendo del tutto in qualche anno e toccando ora 60 mila ora 25 mila tonnellate.

Cereali. — L'importazione ha avuto un andamento irregolare a seconda dei bisogni generali del paese; nel 1911-14 la media fu di circa 600 mila tonnellate all'anno; nel 1915 raggiunse quasi il milione di tonn. e con qualche oscillazione si è aggirata su quella cifra fino al 1921, anno in cui si è spinta a 1.330.000.

Caffè. — Durante la guerra aveva avuto forte incremento l'importazione di questa droga, spintasi dalle 10000 tonn. del 1914 a quasi 65 mila nel 1919; successivamente per l'apertura di altri porti e per le note vicende fiscali, questo ramo di traffico ha subito notevoli oscillazioni. Nel 1921 Genova ne ha importato per appena 20000 tonnellate.

Un quadro generale della qualità delle merci che concorrono a formare il traffico del porto si ha dalle statistiche ferroviarie, per quelle caricate in porto, dalle quali sfugge il traffico relativo al consumo della città di Genova, ma che giovano a porre in luce l'importanza relativa delle varie categorie di prodotti (Vedi tav. V).

Osservando l'andamento del totale delle merci caricate e mettendolo a confronto con l'andamento del totale delle merci sbarcate si osserva che il primo

TAV. V.

Tonnellate di merci caricate nel Porto di Genova
(000 omessi)

ESERCIZIO	PER CONTO DEL COMMERCIO								Per conto Ferrovie (1)	Totale generale
	Carboni	Cereali		Cotoni	Fosfati e concimi	Sale e Tabac.	Altre merci	Totale		
		Interno	Estero							
1912-13	1969	813	54	127	135	82	1211	4391	655	5046
1913-14	1990	466	73	153	156	95	1178	4111	565	4676
1914-15	1689	597	233	226(2)	60	76	1165	4046	448	4494
1915-16	1903	828	62	222	91	98	1841	5044	709	5753
1916-17	1318	596	126	176	34	78	2125	4454	1070	5524
1917-18	641	896	1	69	28	57	1678	3371	410	3781
1918-19	500	953	136	100	9	65	1727	3492	833	4325
1919-20	1222	545	285	154	36	57	1524	3823	570	4393

(1) Comprende in massima parte carbone.

(2) Di cui 70 per l'estero. Negli altri esercizi le spedizioni per l'estero si aggirano sulle 10 mila tonn. e nel 1917-18 furono meno di 1000.

ha avuto in un primo tempo incremento maggiore del 2°, ed in un 2° tempo, in genere una minore diminuzione.

Ciò che ci consente di affermare che la parte del traffico portuario che serve ai bisogni della città ha subito una contrazione maggiore del traffico generale. Il periodo in cui più specialmente questo fatto si verifica è il 1915-17, biennio in cui il porto dovette subire una forte crisi di aumento della giacenza delle merci. È notevole il saltuario svolgimento del traffico dei cereali per l'estero (Svizzera) passante da 73 mila a 233 mila tonnellate nel 14-15, per cadere a meno di mille nel 1917-18 e quasi toccare le 300 mila nel 1919-20; vanno altresì rilevati l'irregolare andamento dei cotoni, la decrescente importanza dei fosfati, l'aumento delle altre merci.

Il movimento del porto ha uno svolgimento ineguale fra i vari mesi dell'anno; la differenza fra un mese e l'altro è talora rilevante. Fra il massimo e il minimo si è arrivati ad un distacco, in tempo di pace, di poco meno di 200.000 mila tonnellate. È da questo fatto che derivano le oscillazioni delle giacenze nel porto (1). La giacenza normale del porto in tempo di pace variava fra le 200 e le 300 mila tonnellate; il minimo coincideva con i mesi di marzo, aprile e maggio, il massimo con quelli di ottobre-gennaio. Nel biennio 1909-1911 si ebbero due notevoli punte: nel 1909-1910 la crisi, cominciata nella 2ª metà di settembre, toccò l'apice nel novembre, con circa 550000 tonnellate di merci giacenti, ed in febbraio era già scomparsa; nel 1910-11 fu ugualmente ampia per il tempo, ma meno accentuata nelle proporzioni, il massimo non avendo superato le 430000 tonnellate nel novembre. Gli anni di guerra hanno un andamento meno regolare.

Allo scoppio delle ostilità le giacenze diminuiscono fino a 140000 tonnellate nel settembre 1914; poi salgono rapidamente a 300 e più mila e si fermano fra 3 e 400 mila, con una punta, brevissima, a 450000 nel marzo del 1915. Fra settembre ed ottobre di quell'anno un nuovo riacutizzarsi della crisi fa quasi toccare le 500 mila tonnellate, dopo di che con alcune oscillazioni si torna al livello di 300000. Nel 2° semestre 1916, salvo qualche piccola punta, le giacenze variano fra 300 e 350.000 tonnellate. Al principio del 1917 cominciano a precipitare e nel giugno sono già a 130000 tonnellate; nel 2° semestre oscillano fra 150 e 250.000 mentre nel semestre successivo, con forti oscillazioni, si mantengono fra 250 e 350 mila. Nel settembre 1918 una nuova crisi le riporta in poco tempo a circa 450000 e ve le mantiene fino al febbraio 1919, dalla quale epoca, attraverso lievi oscillazioni, le giacenze sono andate costantemente riducendosi. Nel marzo 1921 erano di circa 200 mila tonnellate e dopo devono essersi ancora ridotte. Va osservato in relazione a quanto ho detto prima circa gl'impianti ferroviari, che l'aumento delle giacenze non sempre è dovuto ad aumento del traffico, e che spesso

(1) Per le giacenze nel porto di Genova cfr. il grafico unito alla Relazione delle Ferrovie dello Stato.

esso dipende un po' dall'aumento degli arrivi, più dalla deficienza di vagoni.

La media di carri caricati per giornata lavorativa è andata costantemente crescendo dal 1901 fino al 1916-17, come si rileva dalla Tav. VI (1).

TAV. VI.

Carri (in migliaia) caricati nel porto di Genova.

ESERCIZIO	Carri caricati (000 omessi) per			Variazione % sul periodo precedente	Giornate lavorative	Medio carico per	
	Privati	Servizio	Totale			Carro in tonn.	Gior. lavor carri
1900-1901	274	19	293	—	—	10.57	1021
1905-1906	301	25	326	+ 11.27	—	11.60	1092
1910-1911	328	35	363	+ 11.32	—	13.30	1223
1913-1914	315	38	353	— 2.76	304	13.24	1162
1914-1915	312	30	342	— 3.13	305	13.17	1121
1915-1916	387	47	434	+ 26.80	308	13.28	1408
1916-1917	338	71	409	— 5.68	303	13.51	1350
1917-1918	250	27	277	— 32.39	305	13.67	907
1918-1919	260	54	314	+ 13.31	318	13.80	985
1919-1920	275	36	311	— 0.98	294	14.10	1061
(2) 1920	—	—	274	—	277	14.22	995
(2) 1921	—	—	253	— 7.66	298	14.85	850

Dopo il 1916-17, salvo l'aumento transitorio del 1919-20, la media dei carri caricati è andata decrescendo; siamo già da alcuni anni al disotto delle cifre del 1901, per quanto la diminuzione del numero dei carri sia compensata dall'aumento del carico medio per ogni carro verificatosi quasi ininterrottamente fino a dare in venti anni un incremento del 40 % (3). Dalla media dei carri caricati si può trarre il fabbisogno dei carri vuoti da convogliare giornalmente al porto, tenendo presente che il traffico d'esportazione, che era stato circa il quinto di quello di importazione fino al 1914, si è poi mano mano ridotto fino ad un decimo. Prima della guerra il traffico di esportazione, come abbiamo visto, era in incremento; dal 1909 al 1913 esso aveva

(1) Dalla citata Relazione delle Ferrovie dello Stato.

(2) Per questi due anni i dati sono desunti dal bollettino del Consorzio.

(3) Va rilevato come un decisivo miglioramento della economia portuaria l'aumento, dovuto però anche alla ridotta quantità delle merci varie, del carico medio per carro quando si pensi al costo ed al tempo che richiede la manovra del materiale in una zona angusta come quella di Genova, e c'è da sperare che questo vantaggio acquisito gioverà ad attenuare gli effetti di eventuali crisi di giacenze qualora, — fatto non probabile —, dovesse verificarsi un notevole incremento del traffico prima dell'entrata in esercizio del nuovo bacino V. E. III.

dato un aumento di circa 300000 tonnellate, pari quasi al 30 % della cifra del 1909. La guerra ha in breve tempo annullato il cammino faticosamente compiuto, portando questo ramo del movimento a meno della metà dell'anno 1909, nè purtroppo nelle condizioni in cui si svolge oggi l'economia nazionale è dato vedere la possibilità di una rapida ripresa. A Genova, poi, tranne qualche lamento isolato, non si tiene giusto conto delle ripercussioni che su questo punto devono fatalmente avere le tariffe altissime che vi imperano e che, a parte la concorrenza degli altri porti, purtroppo meno sensibile di quanto si creda, hanno il solo effetto di rendere praticamente impossibili alcuni trasporti che in migliori condizioni potrebbero essere effettuati. L'aumento della percorrenza media dei carri sulla rete statale, e le difficoltà in cui si dibatte il commercio di cabotaggio, dimostrano che il transito nei porti per alcune merci è addirittura proibito e che alcune categorie di prodotti, che prima viaggiavano per mare, oggi trovano maggiore convenienza ad effettuare il tragitto in ferrovia.

È interessante conoscere la provenienza e la destinazione dei carri scaricati e caricati nel porto di Genova e possiamo rilevarlo dalla Relazione sull'Azienda Ferroviaria limitatamente al 1918-19 perchè nella Relazione successiva — l'ultima finora pubblicata, la Direzione Generale, con uno spirito di economia di discutibile opportunità, ha soppresso i prospetti relativi. Non è però da supporre che nel periodo successivo al 1918-19 si siano verificate notevoli variazioni nell'andamento di un fenomeno il cui carattere di stabilità negli otto esercizi considerati ci assicura che siamo di fronte a correnti ben delineate di traffico.

Anzitutto conviene mettere in evidenza l'importanza del traffico ferroviario nei confronti di tutto il traffico d'importazione.

I confronti non sono facili per brevi periodi di tempo: 1° perchè il traffico ferroviario si riferisce all'esercizio che va dal 1° luglio al 30 giugno e le statistiche del porto concernono l'anno solare; 2° perchè, anche quando si superi quest'ostacolo, restano sempre le influenze delle giacenze, che sono naturalmente comprese nel totale delle merci sbarcate, mentre non figurano ancora in quelle delle merci caricate sui carri. Ho perciò fatto il confronto per lunghi periodi: gli anni 1911-1912-1913 con gli esercizi 1911-12 a 1913-14, e gli anni 1914 a 1919 con gli esercizi 1914-15 a 1919-20. Degli anni 1920 e 1921 ho fatto un periodo separato, servendomi dei dati del Consorzio.

	Periodo considerato		Traffico in migliaia di tonn.		% del movimento ferroviario sul totale
	Importaz. compl.	Imp. per ferrovia	Impor. compl.	Merce caricata in carri	
1°. periodo	1911-12-13	1911-12 a 1913-14	18.474	14.181	76.65
2° »	1914-1919	1914-15 a 1919-20	34.171	28.270	82.66
3° »	1920-1921	1920 e 1921	8.740	7.660	87.62

La guerra ha dunque determinato un aumento relativo del traffico ferroviario e i due anni di pace hanno ancora accentuato la tendenza che già si era manifestata nel periodo bellico. A parziale spiegazione del fenomeno, accenno al fatto che le statistiche del porto comprendono fra le importazioni anche il carbone per *bunkers*, che ha subito una notevole riduzione. Qualunque ne possa essere la causa è però assodato che almeno i $^{4}/_{5}$ del traffico di Genova si servono della ferrovia e che è quindi evidente che il funzionamento di quel porto interessa in modo innegabile tutto un vasto entro terra. È perciò di somma importanza vedere quali siano le zone che più attivamente partecipano al traffico genovese, cominciando da quello di importazione.

Dalla Tav. VII si rileva una diminuzione della quota relativa alle fermate di Genova e l'aumento di quelle di Sampiedarena *loco*, ciò che per il periodo della guerra denota uno spostamento a ponente delle industrie locali, che attingevano al porto materie prime e carbone. I due gruppi, che prima della guerra assorbivano assieme quasi il 10 % dei carri caricati, hanno perduto importanza riducendosi all'8 %. Il 5 % è assorbito dalla linea dei Giovi fino a Serravalle esclusa, e serve la zona industriale di Rivarolo; minimo è l'inoltro di materiale nella Ovada-Asti ed oltre, limitandosi ad appena il 2 %, mentre appaiono notevoli le quote di concorso delle linee di Ventimiglia e Pisa, nelle quali deve avere preponderanza il ramo *cereali* per il rifornimento della popolata regione costiera.

Tav. VII.

Ripartizione dei carri caricati e scaricati al porto di Genova per provenienza e destinazione.

CARRI CARICATI

PERIODO	Fermate di S. P. d'A. S. Benigno S. Limbania e Genova	S. P. d'Arena loco	Linea da S. P. d'Arena a Serravalle esclusa	Linea Ovada Asti ed oltre	Linea Ventimiglia ed oltre	Linea Pisa ed oltre	LINEA NOVI fino a Luino escluso	LINEA NOVI Luino ed oltre	LINEA NOVI Oltre Novi verso Tortona	Totale
1911-1914	7.28	2.43	6.17	1.83	4.51	4.83	28.49	2.46	42.00	100
1914-1915	5.90	2.20	5.44	1.93	3.76	4.32	27.54	8.56	40.35	100
1915-1916	5.35	2.20	3.92	1.67	4.23	4.52	28.82	2.52	46.77	100
1916-1917	2.80	2.97	4.06	2.00	5.56	6.88	28.21	3.43	44.09	100
1917-1918	2.72	4.50	4.93	1.30	6.63	10.75	26.80	0.56	41.81	100
1918-1919	3.63	4.31	4.83	1.63	5.79	8.98	24.89	4.56	41.38	100

CARRI SCARICATI

PERIODO	Fermate di S. P. d'A. S. Benigno S. Limbania e Genova	S. P. d'Arena loco	Linea da S. P. d'Arena a Serravalle esclusa	Linea Ovada Asti ed oltre	Linea Ventimiglia ed oltre	Linea Pisa ed oltre	LINEA NOVI fino a Luino escluso	LINEA NOVI Luino ed oltre	LINEA NOVI Oltre Novi verso Tortona	Totale
1911-1914	4.29	4.50	2.70	8.94	6.64	7.34	»	65.59	»	100
1914-1915	3.04	4.59	3.96	8.46	5.75	7.14	»	67.06	»	100
1915-1916	4.33	4.11	2.21	6.79	5.59	9.36	»	67.61	»	100
1916-1917	1.98	5.82	2.77	6.86	7.08	9.79	»	65.70	»	100
1917-1918	3.76	5.97	6.04	8.61	9.14	11.05	»	55.43	»	100
1918-1919	2.43	5.84	6.02	9.31	6.66	11.09	»	58.65	»	100

Tutto sommato il traffico di questo gruppo di linee, che si può ritenere serva la Provincia di Genova, escluso il Circondario di Spezia e parte di quello di Savona, si aggira intorno ad un quarto del movimento ferroviario. I $^3/_4$ del traffico dei carri caricati a Genova vanno per la linea di Novi ed oltre, dividendosi per il 30 % circa verso Luino, per più del 40 % verso Tortona ed oltre, servendo principalmente le provincie di Alessandria, Novara, Pavia, Piacenza, Milano, Como. Le oscillazioni che abbiamo già riscontrate a proposito del traffico con la Svizzera trovano qui conferma nelle cifre relative a Luino ed oltre.

Appare dunque evidente la prevalenza degli interessi della parte orientale del Piemonte e di molta parte della Lombardia nel funzionamento del porto, e ciò giustifica la proposta di concedere a questi interessi una più efficace rappresentanza nell'amministrazione consortile.

Se dall'importazione passiamo all'esportazione, vediamo che il fatto presenta non diverse caratteristiche nei rapporti della partecipazione di Genova. L'aumento delle percentuali relative alle linee di Pisa e Ventimiglia va spiegato tenendo presente che Genova è un porto toccato da tutte le più importanti linee internazionali di navigazione e che, quindi, vi deve far capo tutto il movimento delle merci dirette all'estero che non possono servirsi di qualcuno dei porti più vicini. Una indagine più profonda delle provenienze e destinazioni ci mostrerebbe che, mentre i carri in partenza non vanno, salvo qualche eccezione, al di là di una distanza di 50 chilometri verso Ventimiglia e verso Pisa, i carri in arrivo hanno provenienza da distanze ben più lontane, fin dove cioè la spesa del trasporto ferroviario è più economica di quella del trasbordo. Questa induzione è confermata dalla partecipazione al movimento dei carri scaricati della linea Asti-Ovada che nei carri caricati entra appena pel 2 %, mentre in quelli scaricati arriva al 9 %. Per l'importazione quella zona si serve infatti del porto di Savona, per l'esportazione deve necessariamente far capo a Genova. Oltre i $^3/_4$ del traffico di esportazione poi appartiene a quella stessa zona di entroterra che assorbe i $^3/_4$ del movimento ferroviario di importazione.

Tutta l'indagine fin qui fatta, consente di affermare che il porto di Genova trae la maggior parte del suo traffico da una zona lontana dal Genovesato, circostanza che è necessario ripetere perchè a Genova se ne dimenticano spesso e volentieri. Un cenno particolare merita il traffico con la Svizzera. Esso prima della guerra aveva un'importanza assai piccola; per la natura stessa delle sue importazioni la Svizzera non faceva largo uso del porto di Genova; trovando maggiore convenienza a servirsi di Marsiglia, di Anversa ed in qualche caso di porti tedeschi con i quali Genova non poteva competere o non voleva perchè sentiva debolmente il bisogno di accrescere il suo traffico d'importazione. Durante la guerra la chiusura dei porti tedeschi e di quelli invasi costrinsero la Svizzera a servirsi di Genova, ma le condizioni eccezionali, che in quello scalo ha provocato la guerra e che mi sono sforzato di porre in evidenza, non sono state certo tali da invogliare quella

Repubblica a continuare ad avvalersi di Genova ora che Anversa, i porti tedeschi e, fino ad un certo punto, anche Marsiglia fanno a gara per accaparrarsi il transito dei rifornimenti federali. Genova è più cara dei porti concorrenti, e gl'importatori svizzeri se ne allontanano e fanno bene. Se è interesse nazionale che il traffico svizzero passi dal nostro Paese, non è men vero che l'interesse prevalente è di Genova che risente la perdita netta provocata dalla deviazione del traffico ad altri porti. È questo uno dei pochi casi in cui, senza grave nocumento dell'economia nazionale, lavoratori e impresari genovesi possono toccare con mano le conseguenze delle loro esigenze esclusiviste e scontarle nella loro giusta misura.

Considerazioni non diverse vanno fatte circa i *bunkers*, cioè i rifornimenti di carbone alle navi. Questo traffico durante la guerra si è notevolmente assottigliato per ragioni inerenti alla difficoltà di rifornimento del carbone. Nel 1919, primo anno di pace, era di appena 140000 tonnellate; nel 1920 discese a 135000 per salire a 342000 nel 1921. Sulla intensità di questo traffico influisce certo il prezzo delle operazioni d'imbarco e sbarco, ma si deve riconoscere che questa influenza è minore di quanto si pensi perchè i rifornimenti per *bunkers* sono sottoposti a rischi nei quali il prezzo dell'operazione pura e semplice ha una funzione relativamente secondaria. E i rischi si riferiscono al peso. Per dare un'idea delle difficoltà di questo ramo, — difficoltà che lungi dal costituire una speciale caratteristica di Genova, vi sono invece e fortunatamente minori che altrove —, ricordo quanto mi diceva il direttore di una nostra grande compagnia di navigazione. Egli mi affermava che, specialmente durante la guerra, aveva dovuto fare numerosi scandagli per arrivare a conoscere di quanti chilogrammi si componesse una tonnellata di carbone per *bunkers* in uno scalo del Mediterraneo che era un passaggio obbligato per la navigazione transatlantica, e che dopo molti tentativi aveva potuto assodare che la tonnellata di quel porto era uguale a circa 700 chilogrammi!. Si deve aggiungere che il traffico dei *bunkers* è in diretta relazione con il movimento della navigazione e che, finchè perduri l'attuale ristagno degli affari, è inutile sperare in una sua decisa rifioritura. Solo allora sarà più sensibile l'influenza del costo delle operazioni d'imbarco e sbarco che oggi pesano notevolmente sul prezzo del carbone; e se a Genova vorranno ridare a questo traffico la primitiva estensione dovranno decidersi ad una forte riduzione delle attuali tariffe.

Ad esaurire questo capitolo relativo al traffico, resta da fare un accenno al movimento dei passeggieri. Le cifre contenute nella tav. I sono al riguardo di una eloquenza straordinaria. Da una media di 170 mila nel quinquennio 1909-1913 allo sbarco e di poco più all'imbarco, questo traffico è andato precipitando fino a cifre veramente esigue nel 1918, per risollevarsi lentamente negli anni successivi, senza peraltro avvicinarsi alle cifre dell'ante-guerra. Sono ovvie le ragioni che hanno provocato durante la guerra e dopo l'armistizio una così fortissima caduta e si può credere che fra esse quelle che hanno di-

retta relazione con il funzionamento del porto siano addirittura trascurabili. L'alto costo dei viaggi per mare, da un lato, le leggi restrittive dell'America in materia di emigrazione, dall'altro, e infine l'arresto nelle attività mercantili e la contrazione degli scambi, sono cause di una influenza così decisiva che non è necessario soffermarsi più a lungo nell'esame di un fenomeno in cui i fattori locali hanno una limitatissima ripercussione.

10. — **Conclusione**.

Nell'esame fatto sulle attuali condizioni del Porto di Genova ho cercato di metterne in luce le linee più marcate; senza pretendere per questo di avere esaurito il complesso problema, credo di poter pervenire alle seguenti conclusioni.

Il porto di Genova soffre oggi della crisi più vasta che colpisce tutto il traffico marittimo del mondo e, più davvicino, il movimento della navigazione in Italia. La sua responsabilità nella crisi generale è minima, ed in ogni caso va ripartita con gli altri porti, non soltanto italiani, che hanno contribuito a determinare un rallentamento nei trasporti marittimi. Sulla crisi generale si innesta, però, una crisi particolare di cui le più gravi conseguenze sono risentite solo in parte da Genova, perchè per quella frazione di traffico che non può emigrare in altri porti e che deve comunque ed a qualunque costo essere effettuata, Genova impone un vero e proprio diritto di pedaggio superiore alla remunerazione del servizio da essa reso. In altri termini, i prezzi imposti da Genova per il movimento delle merci in transito sono prezzi politici, che si appoggiano non al libero giuoco delle forze economiche, ma all'influenza di fattori che non hanno nulla che fare con la funzione economica del porto. Per questa ragione il problema del buon funzionamento di quello scalo è attualmente più un problema politico che tecnico, e la sua risoluzione dipende perciò da influenze e da fattori che si devono ritenere in buona parte estranei al porto.

L'avere subordinato le tariffe e l'ordinamento del lavoro al rapporto fra la quantità del traffico e la mano d'opera portuaria ha provocato una esorbitante altezza delle tariffe; queste, così elevate, restringono il traffico provocando un ulteriore aumento, e così via di seguito in una serie di azioni e reazioni, che da una parte allontanano il traffico e dall'altra ricattano quella porzione che non può assolutamente sfuggire. Questo circolo vizioso, di cui tutti ormai cominciano ad intendere la gravità, va spezzato rapidamente, oltre che nell'interesse di Genova, anche in quello della zona di entro-terra che vi deve far capo. Ma spezzarlo non è facile per ragioni che vanno riferite all'indirizzo di politica generale dello Stato (1).

---

(1) *Mentre correggo le bozze di quest'ultima parte si svolgono a Genova avvenimenti di cui non si può ancora valutare la portata nei riguardi dell'ordinamento del lavoro. In seguito alla partecipazione delle organizzazioni allo sciopero generale, e sotto la pressione di altri gruppi politici, il Comitato Esecutivo del Consorzio ha preso due deliberazioni che hanno pro-*

Ciò però non vuol significare che dal punto di vista tecnico non ci sia nulla da fare; nel corso della nostra indagine abbiamo avuto frequente occasione di avanzare suggerimenti e proposte dettate dalla conoscenza dei metodi con cui si lavora in porto, dalla cui attuazione l'economia portuaria potrebbe trarre notevoli benefici, sia per la possibilità di eliminazione di abusi, sia per

—

vocato i due seguenti decreti del Presidente portanti la data del 7 agosto 1922. Il primo di essi:

« Considerata l'opportunità che le modificazioni ora in corso di studio relativamente all'ordinamento del lavoro in porto si ricolleghino con una revisione generale dei ruoli consortili dei lavoratori.

« Dà incarico ad una Commissione da nominarsi con successivo decreto di provvedere ad una generale revisione degli esistenti ruoli consortili dei lavoratori del porto, per concretare in via definitiva, per ogni categoria dei lavoratori stessi, i nuovi ruoli.

« Sarà in facoltà della detta Commissione di addivenire a nuove inscrizioni nei limiti consentiti sia dai titoli degli aspiranti, sia della equa proporzione fra gli inscritti e le normali esigenze del traffico portuale.

« La Commissione dovrà compiere il lavoro commessole entro il termine di due mesi dalla data del presente decreto, per le ulteriori definitive decisioni del Comitato Esecutivo ».

Il secondo revoca, a datare dal 9, le autorizzazioni ad esercire in porto concesse alle Cooperative, e scioglie le compagnie riservandosi di emanare altre norme per la esecuzione dei lavori loro affidati. Contemporaneamente l'Amministrazione della Darsena Municipale ha revocato la concessione data precedentemente ai facchini ed ha avocato alla Direzione il sodisfacimento delle richieste di prestazione d'opera.

Non è ancora possibile dire quali risultati avrà il movimento. Dai manifesti del partito fascista, che ha condotta la battaglia, si considera come risultato raggiunto « il riconoscimento della libertà di organizzazione fra gli operai del porto e della plurarità delle cooperative »; e la revisione dei ruoli che dovrà essere ultimata entro il 30 novembre 1922. Saranno consentite nuove ammissioni di personale che, assieme ai dissenzienti delle vecchie organizzazioni, formeranno le cooperative fasciste che « lavoreranno nel porto in libera concorrenza con le altre cooperative ».

In attesa dei provvedimenti che saranno suggeriti dalla revisione dei ruoli, il Consorzio, con decreti 8 agosto 1922 ha ripristinato le norme di lavoro che preesistevano alla formazione delle cooperative. L'ordinamento del lavoro nel ramo carboni stabilisce che la chiamata sarà fatta dal gestore consortile in base al ruolo dei fissi e, occorrendo, degli avventizi; restano provvisoriamente ferme le tariffe e gli orari in vigore. Per le merci varie, invece, il turno è rispettato solo per la metà del personale occorrente, per l'altra metà essendo lasciata ai datori di lavoro libertà di scelta, sempre però fra il personale inscritto nei ruoli. Tanto per il carbone quanto per le merci varie il Consorzio non assume alcuna responsabilità per ciò che concerne il modo di esecuzione del lavoro ed ogni relativa conseguenza.

Da quanto precede risulta che non si è rinunziato al privilegio di riservare il lavoro agli inscritti nei ruoli; la revisione, pur consentendo la immissione di nuovi elementi, confermerà sempre il principio del ruolo chiuso. Vedremo come sarà conciliato il turno di lavoro con la creazione delle cooperative multiple la cui conseguenza fondamentale è, come abbiamo già visto, la soppressione del turno e la possibilità di fare risorgere le vecchie squadre fisse. In ogni caso occorre rivedere le tariffe tenendo conto soltanto della produttività media normale del lavoratore e senza preoccuparsi del coefficiente di applicazione; se non si trascurerà questo coefficiente, l'unico risultato delle giornate di agosto sarà quello di avere aumentato la mano opera che grava sul porto e, per riflesso, di avere fatto crescere il costo delle operazioni.

il miglioramento che ne deriverebbe alle normalità del traffico. Sono però alquanto scettico sulla estensione di questo avvicinamento ai sistemi ideali che dovrebbero formare la meta di quanti sono indirettamente e direttamente interessati al buon andamento di quello scalo; troppo forte è l'influenza delle tradizioni e delle consuetudini per supporre che in breve volgere di tempo tutto vi si possa svolgere per lo meglio. Quello che nessuna legge, nessuna forza potranno mai ottenere è distruggere la convinzione che hanno i genovesi che da Genova il traffico deve comunque passare: per indurli a cambiare idea bisognerebbe che la crisi attuale durasse a lungo, e che, anche in questo caso, fossero ben chiare le responsabilità locali. Se ciò accadrà o no, è cosa che supera la nostra facoltà di previsione; certo tutte le restrizioni al commercio internazionale, che trovano la loro base nel prevalere di interessi egoistici non sono le più adatte per favorire un grande risveglio delle attività mercantili; in questo caso Genova sconterebbe gli effetti di un particolarismo che nel suo porto ha avuto finora ed ha tuttora così larga applicazione, e non potrebbe dolersi delle ultime conseguenze di un sistema di cui essa ha finora largamente beneficiato.

Se invece, come fervidamente auguriamo, il traffico dovesse vigorosamente riprendere, anche Genova rivedrebbe le sue banchine affollate di navi sotto scarico in un rinnovato cozzare d'interessi in conflitto. E gli inconvenienti che finora si sono deplorati continueranno, sia pure alquanto ridotti, a verificarsi fino a quando l'autorità che dirige il complesso meccanismo portuario non avrà ottenuto l'equilibrio fra i vari elementi che concorrono a formarne l'economia e non avrà acquistato forza sufficiente per imporsi a chiunque tentasse di abusare della rinnovata posizione di privilegio.

Spezia, Capitaneria di Porto.

EPICARMO CORBINO.

Nota sul problema della contro-assicurazione

Tra i vari problemi di contro-assicurazione ve n'è uno difficile e delicato, spesso trascurato, o non messo bene in luce, nei trattati che si occupano di Matematica attuariale è il problema del *capitale differito, con contro-assicurazione*, allo studio del quale è limitata questa nota, cioè il seguente:

Trovare il premio annuo z *che deve pagare un individuo di età* x, *per assicurare a sè medesimo la somma* 1 *all'età* x + n, *se sarà in vita, e la restituzione agli eredi dei premi versati, nel caso che egli muoia prima dell'età* x + n. (I premi versati dall'assicurato s'intendono anticipati, le somme pagate dall'assicuratore posticipate).

Questo problema è risoluto dal *King*, nel modo seguente (*): le somme assicurate agli eredi (in caso di morte prima degli n anni) sono:

$$z,\ 2z,\ 3z, \dots,\ nz,$$

cioè variabili in progressione aritmetica dell'età; applicando una certa formula relativa a tali assicurazioni variabili, egli trova il premio annuo z richiesto:

$$[1] \qquad z = \frac{D_{x+n}}{N_{x-1} - N_{x+n-1} - (R_x - R_{x+n} - n\, M_{x+n})}\,.$$

Qui esponiamo, a titolo di esercizio, un altro modo di risolverlo, che conduce a una formula equivalente a questa del *King*, e che non richiede la trattazione preliminare di altre questioni, ma si appoggia ai primi concetti sulle assicurazioni, e crediamo facile a riprodursi anche in lezione.

La Società assicuratrice deve restituire il premio pagato z a ciascuno dei d_x morti nel primo anno, deve restituire $2z$ a ciascuno dei d_{x+1} morti nel 2° anno, ecc., restituire nz ai d_{x+n-1} morti nell'n.mo anno, e pagare 1 a ciascuno degli l_{x+n} sopravviventi alla fine dell'n.mo anno. Il valore attuale di tutta questa somma è:

$$z\,(v\, d_x + 2\, v^2\, d_{x+1} + 3\, v^3\, d_{x+2} + \dots + n\, v^n\, d_{x+n-1}) + v^n\, l_{x+n},$$

dove v indica il solito fattore di sconto. D'altra parte, il valore attuale delle somme che pagheranno gli assicurati è:

$$z\,(l_x + v\, l_{x+1} + v^2\, l_{x+2} + \dots + v^{n-1}\, l_{x+n-1})\,.$$

che deve essere uguale alla somma precedente. Si ha così l'equazione:

$$[2] \qquad z\,(v\, d_x + 2\, v^2\, d_{x+1} + \dots + n\, v^n\, d_{x+n-1}) + v^n\, l_{x+n} = z\,(l_x + v\, l_{x+1} + \dots + v^{n-1}\, l_{x+n-1})\,.$$

da cui

$$v^n\, l_{x+n} = z\,(l_x + v l_{x+1} + \dots + v^{n-1}\, l_{x+n-1} - v\, d_x - 2\, v^2\, d_{x+1} - \dots - n\, v^n\, d_{x+n-1})$$

Sostituendo al posto di d_x, $l_x - l_{x+1}$ si ha l'equazione:

$$v^n\, l_{x+n} = z\,[l_x + v\, l_{x+1} + v^2\, l_{x+2} + \dots + v^{n-1}\, l_{x+n-1} - v\,(l_x - l_{x+1}) - 2\, v^2\,(l_{x+1} - l_{x+2}) - 3\, v^3\,(l_{x+2} - l_{x+3}) - \dots - n\, v^n\,(l_{x+n-1} - l_{x+n})]$$

(*) G. KING, *Institute of Actuaries' Text-Book*, 1902, Cap. XVI, n. 50, pag. 287.

Sviluppando e cambiando opportunamente l'ordine dei termini, scriveremo così il coefficiente di z:

$$l_x - v l_x + v l_{x+1} + v l_{x+1} - 2 v^2 l_{x+1} + 2 v^2 l_{x+2} + v^2 l_{x+2} - 3 v^3 l_{x+3} + v^3 l_{x+3} + \dots + (n-1) v^{n-1} l_{x+n-1} + v^{n-1} l_{x+n-1} - n v^n l_{x+n-1} + n v^n l_{x+n}$$

cioè:

$$l_x - v l_x + 2 v l_{x+1} - 2 v^2 l_{x+1} + 3 v^2 l_{x+2} - 3 v^3 l_{x+2} + 4 v^3 l_{x+3} - 4 v^4 l_{x+3} + \dots + n v^{n-1} l_{x+n-1} - n v^n l_{x+n-1} + n v^n l_{x+n},$$

che si può scrivere:

$$l_x (1-v) + 2 v l_{x+1} (1-v) + 3 v^2 l_{x+2} (1-v) + 4 v^3 l_{x+3} (1-v) + \dots + n v^{n-1} l_{x+n-1} (1-v) + n v^n l_{x+n} = (1-v)[l_x + 2 v l_{x+1} + 3 v^2 l_{x+2} + 4 v^3 l_{x+3} + \dots + n v^{n-1} l_{x+n-1}] + n v^n l_{x+n}.$$

L'equazione diventa dunque:

[3] $$z(1-v)[l_x + 2 v l_{x+1} + 3 v^2 l_{x+2} + \dots + n v^{n-1} l_{x+n-1}] + n z v^n l_{x+n} = v^n l_{x+n}.$$

Moltiplicando i due membri per v^x, si ha:

[4] $$z(1-v)[D_x + 2 D_{x+1} + 3 D_{x+2} + \dots + n D_{x+n-1}] + n z D_{x+n} = D_{x+n}.$$

Ora, posto, come si suole,

$S_x = N_x + N_{x+1} + N_{x+2} + \dots = D_{x+1} + 2 D_{x+2} + 3 D_{x+3} + \dots$, si ha:

$$D_x + 2 D_{x+1} + 3 D_{x+2} + \dots + n D_{x+n-1} = N_{x-1} + N_x + N_{x+1} + \dots + N_{x+n-2} - n N_{x+n-1} = S_{x-1} - S_{x+n-1} - n N_{x+n-1},$$ da cui l'equazione:

[5] $$z(1-v)[S_{x-1} - S_{x+n-1} - n N_{x+n-1}] + n D_{x+n} = D_{x+n}.$$

Si ricava così *il premio annuo cercato* z, *nel problema proposto*:

$$z = \frac{D_{x+n}}{(1-v)[S_{x-1} - S_{x+n-1} - n N_{x+n-1}] + n D_{x+n}}$$

Questa formula si poteva dedurre anche dalla [1] del *King*, sostituendo nella [1] al posto dei simboli M_x e R_x, le loro espressioni seguenti:

$$M_x = v D_x + (v-1) N_x; \qquad R_x = v N_{x-1} + (v-1) S_z,$$

per mezzo dei simboli N_x e S_x.

Aggiungiamo poche altre considerazioni. Nell'ipotesi che l'assicurato raggiunga l'età $x + n$, egli dovrà ricevere una somma certamente superiore all'insieme dei premi versati, se il saggio d'interesse i non è nullo; e ciò per il fatto che la Società restituisce alle famiglie dei morti i premi versati, senza gl'interessi. Dev'essere dunque in generale

$$1 > n z,$$

e $1 = n z$ solo nel caso di $i = 0$. Questo appunto viene verificato anche dalla [5], e meglio ancora dalla [4], dalla quale, essendo $v < 1$, si deduce:

$$n z D_{x+n} < D_{x+n}, \text{ cioè } n z < 1.$$

E se il saggio i si riduce a 0, allora v diventa $= 1$, e dalla [4] si vede che allora $n z = 1$.

Infine, se invece di restituire agli eredi i premi versati, in caso di morte, la Società *ne restituisse solo una frazione* q (q < 1), *allora il premio annuo* z *sarebbe*:

[6] $$z = D_{x+n} : [(1-q)(N_{x-1} - N_{x+n-1}) + q(1-v)(S_{x-1} - S_{x+n-1} - n N_{x+n-1}) + n q D_{x+n}].$$

Infatti allora nel primo membro della [2] bisognerebbe sostituire al posto di z, la frazione $q z$ di premio. Per ricondurre il calcolo a quello svolto, basterebbe allora aggiungere e togliere dal 2º membro della [2] la quantità

$$q z (l_x + v l_{x+1} + v^2 l_{x+2} + \dots + v^{n-1} l_{x+n-1});$$

allora la [2] diventerebbe

$$q\,z\,(v\,d_x + \ldots\, n\,v^n\,d_{x+n-1}) + v^n\,l_{x+n} = q\,z\,(l_x + \ldots + v^{n-1}\,l_{x+n-1}) +$$
$$+ (1-q)\,z\,(l_x + \ldots + v^{n-1}\,l_{x+n-1})\,;$$

la [3] diventerebbe

$$q\,z\,(1-v)\,(l_x + \ldots + n\,v^{n-1}\,l_{x+n-1}) + n\,q\,z\,v^n\,l_{x+n} =$$
$$v^n\,l_{x+n} - (1-q)\,z\,(l_x + \ldots + n\,v^{n-1}\,l_{x+n-1})\,;$$

la [5] diventerebbe

$$q\,z\,(1-v)\,(S_{x-1} - S_{x+n-1} - n\,N_{x+n-1}) + n\,q\,z\,D_{x+n} = D_{x+n} - (1-q)\,z\,(D_x + \ldots$$
$$\ldots + D_{x+n-1}) = D_{x+n} - (1-q)\,z\,(N_{x-1} - N_{x+n-1})\,.$$

da cui si deduce immediatamente la [6]. C. d. d.

Bari.

PACIFICO MAZZONI.

Recenti Pubblicazioni

JÈZE G. — *Cours de science des finances et de législation financière française* 6me éd. Paris, Giard, 1922, fr. 30.

La ristampa del noto *Corso* del Jèze, esaurito da alcuni anni, era, per i pregi dell'opera, vivamente aspettata.

La lunga attesa, divenuta più intensa per effetto dei nuovi problemi finanziari suscitati dalla guerra, da includersi nella ristampa, venne però compensata dalla singolare ampiezza data dal Jèze alla nuova edizione, che comprende, non già come la precedente, un solo volume, ma una serie di volumi, nei quali le dottrine finanziarie e la legislazione tributaria saranno svolte dal lato economico, politico, sociale per intero e con inusitato corredo di notizie storiche e di dati statistici.

Il volume, ora pubblicato, comprende appena le nozioni introduttive, la teoria generale delle spese pubbliche e la teoria generale del credito pubblico. È un volume degno di plauso specialmente per la esauriente esposizione dei fattori economici, giuridici e politici che determinano l'evoluzione dei sistemi tributari e spiegano il valore relativo delle singole imposte, che il Jèze felicemente ricongiunge al clima storico cui appartengono e alle idee dominanti intorno alla giustizia sociale, assunta, sia pure con interpretazione disforme, da tutti i partiti politici come fondamento della ripartizione coattiva delle spese pubbliche. Sono tutti fattori interdipendenti e quindi punto trascurabili nello studio dei fenomeni finanziari estremamente complessi. Nel Jèze, fervido positivista, i fatti signoreggiano le teorie, desunte unicamente da quelli con metodo rigoroso e imparziale.

Il che appare maggiormente nella trattazione sociologica dei prestiti pubblici che occupa tre quinti del volume. Nessuna questione relativa alla storia dei prestiti; alle loro complesse ragioni; ai loro effetti economici, giuridici, politici e sociali; alla loro ripartizione internazionale in caso di annessione o di smembramento degli Stati debitori, è negletta. E così dei capitoli riguardanti la carta-moneta, i prestiti patriottici e forzosi, sovraccarichi, al pari dei capitoli precedenti, di dottrina, di storia, di ragguagli tecnici che si cercherebbero invano nelle opere di Finanza più famose.

Certo la trattazione del Jèze, sempre ordinata, sistematica, conclusiva, è essenzialmente analitica, e quindi parca delle leggi generali, predilette dai cultori della finanza pura. Ma è bene ricordare che in finanza la sostituzione dei fenomeni concreti, oltremodo intricati, con fenomeni idealmente semplici, dedotti da qualche principio elementare, conduce solo alla creazione di tipi immaginari, lontani dalla realtà, che ben poco servono alla azione pratica dei privati e degli enti politici.

In finanza le sintesi audaci sono ancora premature. Chi vuole il progresso della scienza deve evitarle, accontentandosi in luogo delle idee generali, sogno dei filosofi, di poche norme direttrici, capaci di salvare la politica dall'empirismo dilagante.

Ernesto Renan, che ignorava i lamenti di Giovanni Stuart Mill, obbligato dal padre a studi essenzialmente analitici, scriveva « les héros de la science sont ceux qui capables des vues le plus élévées, ont pu s'interdire toute généralité antecipée et se résigner par vertu scientifique à n'être que d'humbles travailleurs ».

Gastone Jèze è fra questi.

FEDERICO FLORA.

GONNARD R. — *Histoire des doctrines économiques de Platon à Quesnay.* Paris, Nouvelle Librairie Nationale. 40 Fr.

Di questo ottimo libro ho letto con maggior godimento i primi tre capitoli e questi mi propongo di riassumere al lettore. Contengono una visione sintetica del pensiero economico nell'antichità classica, nel Medio Evo, nei primi due secoli dell'Evo Moderno.

1. Le ragioni per le quali i Greci, che crearono le scienze fisiche, che nell'Etica e nella Politica si affermarono vigorosamente, restarono poi tanto indietro nella Economia, vanno, secondo l'A. ricercate nella *esteriorità* dei fenomeni economici, i meno soggetti all'azione dello Stato; nella estrema *piccolezza* in cui essi si manifestarono in concreto, quasi nascondendosi nell'interno del focolare domestico; nel *prestigio* della guerra, prima e maggiore fonte di arricchimento; nel *discredito* cui era colpito il libero, che si dedicava all'attività economica, giudicata degna solo dello schiavo.

Luce di pensiero economico si ritrova tuttavia, in Grecia, nei sofisti. La Sofistica rappresenta l'individualismo in rivolta contro lo Stato, tradizionalmente onnipotente e dispotico. È individualismo democratico. Respinge l'idea di classe e della superiorità di una aristocrazia. Attacca contro Aristotele la schiavitù. Va naturalmente al cosmopolitismo. Sola nell'antichità classica apprezza l'utilità del commercio, il valore del lavoro.

Contro la dottrina sofistica i socratici appariscono come dei reazionari, quasi dei socialisti. La tendenza socratica nel campo dell'economia si esplica attraverso le opere dei due più grandi filosofi greci, Platone ed Aristotele. Ambedue vagheggiano una economia ristretta, modesta, una produzione mediocre, circolazione e scambi limitati, uno stato simile a quello che sarà poi lo stato stazionario di Stuart Mill. Cerere ha il passo su Vulcano; Mercurio, Pluto debbono essere incatenati. Nessun apprezzamento del lavoro. Platone lo abbandona agli schiavi, al tempo stesso in cui sottrae i liberi dal peso della proprietà privata e degli oneri familiari. La comunità di Platone è comunità di beni e di donne.

In antitesi alla concezione socialista di Platone si erge la tradizione romana. Roma non ha una dottrina economica vera e propria. Ma la influenza dei Romani sullo sviluppo del pensiero economico è potentissimo per la ripercussione sui fatti. L'energica affermazione della proprietà privata, solennemente proclamata dai suoi giureconsulti, e divenuta, attraverso il diritto romano, cardine del sistema giuridico di tutte le nazioni moderne, rappresenta certamente il maggior contributo portato nei secoli alla dottrina della ricchezza delle nazioni.

2. La dottrina economica medioevale è una combinazione di precetti morali e di empirismo. È in sostanza un'etica economica. Da una parte afferma la dignità umana e perciò prende posizione contro la schiavitù. Dall'altra si ispira ad un'idea di moderazione, in base alla quale — pur accettandosi la disuguaglianza delle condizioni — si fa obbligo al fratello di non prevalersi delle congiunture che sono transitoriamente a suo favore.

La proprietà — secondo S. Tommaso — non è imposta dal diritto naturale, ma è *conforme* al diritto naturale. Per ragioni di convenienza inerenti alla umana natura. *Proprietas possessionum non est contra jus naturale, sed jure naturale superadditur per adinventionem rationis humanae.* Non è l'jus romano *utendi, fruendi ac abutendi.* Il diritto canonico tempera ciò che Roma aveva di egoistico e di assoluto. La proprietà è l'*jus procurandi et dispensandi.* Ha una funzione sociale.

Contro la dottrina greca che considerava degradante il lavoro manuale, la dottrina canonica ne proclama altamente la dignità. Non tutti i lavori però hanno lo stesso grado di nobiltà. Più in alto le *artes possessivae*, cioè l'agricoltura, l'industria, l'amministrazione. Più in basso le *artes pecuniativae*, cioè il commercio delle cose e della moneta. Quest'ultimo, dove è *usura*, è condannata. Perchè darebbe luogo ad un lucrum *in infinitum*. Marx riprenderà più tardi la stessa concezione, quando parlerà del ciclo: moneta-merce-moneta.

La questione dell'usura domina il pensiero teologico medioevale. Perchè dovrebbesi pagare il prezzo dell'uso della moneta? Non si paga il prezzo dell'uso del vino, ma semplicemente il prezzo del vino. Come il vino, la moneta è fra quei beni *qui primo usu consumunur*. Tuttavia — ed anche in questo si rivela l'equilibrio della dottrina tomistica — vi sono dei temperamenti. In certi casi l'usura è lecita. Quando vi sia un *damnum emergens*, od un *lucrum cessans*, od un *periculum sortis*. Il che significa, in sostanza, in tutti i casi in cui il commercio del denaro è fatto per ragioni industriali o commerciali.

Relativamente al commercio, la dottrina medioevale riproduce i pregiudizi popolari. giusto prezzo; diffidenza verso i commercianti; condanna della speculazione. Più chiare appariscono le idee nel campo monetario. Già Aristotele aveva intravisto la funzione della moneta. Le continue alterazioni di valore, proseguite durante tutto il Medio Evo avevano reso manifesta l'ingiustizia insita in esse. Il vescovo di Lisieux, Nicola Oresme, così scrive nel suo trattato *De origine, natura, jure et mutatione monetarum*. « Dei tre mezzi in cui si può trar profitto della moneta, direttamente, e cioè, il cambio, la usura, l'alterazione, il primo è vile, il secondo è perfido, il terzo è più perfido e più vile ».

3. Meno che una dottrina coerente ed organica il mercantilismo costituisce un insieme di postulati teorici e pratici, il cui carattere principale è di costituire un sistema indipendente da ogni morale religiosa, alieno da ogni spirito di cristiana moderazione.

Rappresenta il trionfo di Pluto. Principalissimo se non unico prezzo di arricchimento è l'acquisto dei metalli preziosi. Lo Stato deve favorirne l'entrata, ostacolarne l'uscita. Onde i sofismi della bilancia del commercio. È il mercantilismo monetario o spagnuolo.

Lo Stato deve organizzare l'industria col criterio di favorire le esportazioni, restringere le importazioni. Misure protezioniste, massimo legale dei salari, manifatture reali, incoraggiamento al capitale, ricerca di sbocchi e di mercati. È il mercantilismo industriale o francese.

Ma non è necessaria la industria, basta il commercio. Si arricchisce la nazione che, padrona delle vie del mare, domina i trasporti internazionali. È il trionfo del commercio: mercantilismo commerciale, od anglo-olandese.

Caratteri comuni: politica economica, vista dall'angolo visuale degli interessi nazionali. Aspra lotta fra nazione e nazione. Ciò che una nazione ha, secondo la frase di Montaigne, è tolto ad un'altra.

4. Questo il contenuto dei primi tre capitoli. Nei rimanenti, meno suggestivi, si discutono le dottrine dei singoli mercantilisti.

Il libro è il primo volume di un'opera più ampia. Ci congratuliamo coll'A. ed attendiamo con impazienza i volumi successivi.

L. Amoroso.

MOUNIER A. — *Les faits et les doctrines économiques en Espagne sous Philippe V. Gerónimo de Uztáriz*. Bordeaux, Cadoret, 1919. fr. 20.

Un'interessante esposizione della vita economica spagnola tra il 1670 ed il 1732 ci ha dato l'A., esaminando la stazionarietà e la scarsezza della popolazione, l'alta percentuale di individui improduttivi, e l'insufficienza della produzione. E spiega con accuratezza come l'espulsione degli Ebrei e dei Mori (tra i più attivi di tutti gli abitanti) e le guerre prolungantisi abbiano contribuito a diminuire direttamente ed indirettamente — col provocare emigrazioni nelle regioni conquistate — la massa dei lavoratori: risultato al quale conducevano pure l'alto numero dei religiosi e dei nobili viventi di imposte, elemosine e doni elargiti dal resto della popolazione.

In questo ambiente vive l'Uztáriz, uno dei mercantilisti spagnoli che meglio studiò le questioni particolari, interessanti date città e regioni, e che riuscì a tessere nella « Teoria e pratica del commercio e della marina » una critica viva, spesso violenta, della situazione,

per poi esporre le più opportune riforme: combattente prima e funzionario poi, misconosciuto durante la sua vita, l'Uztáriz eccelle tra i contemporanei, perchè pur accettando la politica protezionista a favore dell'agricoltura e dell'industria, e pur seguendo l'aspirazione verso un eccesso di esportazioni allo scopo di ottenere un saldo attivo di metalli preziosi, vede l'importanza di alcune partite fino allora trascurate della bilancia dei pagamenti, e dà risalto al fattore umano, alla popolazione.

V. P.

MUKERJEE R. — *Principles of comparative economics.* London, King, 1921. Due volumi, 33 *s.*

Il libro del Mukerjee è insieme di Economia e Sociologia. Diciamo subito che il valore della parte più strettamente economica è assolutamente nullo. La mentalità dell'A. è quella dominante ai tempi del Serra e del Davanzati: se dovessimo indicare uno scrittore cui paragonarlo, sceglieremmo Tommaso Campanella. In tre secoli e più di studio, invero, l'economia si è liberata del bagaglio filosofico e sociologico. Non che tutti i fenomeni sociali e tutte le attività umane non sieno mutuamente correlate. Ma, insomma, vi è pure una parte più strettamente economica, che sta a sè. La formazione dei prezzi in un mercato, per esempio, è indipendente dalla fede religiosa e può studiarsi quindi senza pronunziare i nomi di Budda o di Gesù Cristo. Questo ha fatto appunto la economia classica costruendo una teoria, la quale può applicarsi ad ogni mercato, sia quello della verdura, o dei buoi, o dei valori; sieno le Halles di Parigi, o la Borsa di Londra, od un villaggio indiano. Questo il nostro A. ignora, o, non ignorandolo, trascura, invasato come è dalla idea di costruire le basi di una nuova scienza, la Economia comparata.

Vi è la Zoologia comparata, la Botanica comparata, la Anatomia comparata, il Diritto internazionale comparato, perchè non dovrebbe aver diritto di cittadinanza, nella scienza, anche la Economia comparata? Cioè lo studio dei fatti e delle istituzioni economiche nella infinita varietà delle forme storiche, quali effettivamente si produssero in concreto? L'A. ha il torto di credere che egli pone un problema nuovo. Il dibattito è antico. Fu sollevato dalla scuola storica; quando, in contraddizione colla economia classica, volle affermare che non esistevano leggi economiche generali. La stolta affermazione fu ben presto dimenticata. Nè potrà certo la nuova Economia comparata rimetterla in onore; che se poi si dicesse che Economia comparata non vuol significare negazione della Economia, così come la Anatomia comparata non è negazione della Anatomia; e che l'una come l'altra non si propongono altra cosa se non lo studio dei caratteri particolari delle singole forme viventi, replicheremmo che in tal caso non abbiamo niente da obiettare. Ma non ci si venga a dire allora che la Economia comparata ricostruisce sopra nuove basi la scienza economica.

E passiamo alla parte sociologica dell'opera. Occorre distinguere la critica metodologica dal giudizio sui valori ideali e morali. Dal punto di vista metodologico il contributo portato dall'A. è ben scarso. Non è certo una novità il dire che per spiegarci le azioni umane non basta tener conto dei sentimenti così detti egoistici; e che non si può prescindere dal bisogno di socialità, dagli istinti atavici. Legga il M. il capitolo VI della Sociologia del Pareto e vedrà con quanta larghezza e profondità è stata fatta da un economista l'analisi dei sentimenti umani. E legga poi l'opera principale di un vecchio filosofo, lo Schopenhauer. Si accorgerà che l'analisi dei sentimenti, per quanto vasta e completa, non potrà mai esser sufficiente a spiegare i fatti della vita sociale.

E veniamo al paragone fra la civiltà europea e la civiltà indiana. Sembra probabile, dal nome, che l'A. sia nato sulle rive del Gange, e quindi che il suo sentimento sia quello di un indiano autentico. Su questo sentimento non può essere ragione di disputa. *De gustibus ac de coloribus, etc.* Voi, preferite le delizie del Nirvana. Noi, noi europei, di origine

greco-romana, preferiamo le ferrovie. Ed amiamo la scienza (quella esatta, non la vostra filosofica) ed anteponiamo Cristo a Budda. Voi dite che il capitalismo significa lacrime e sangue, il comunalismo è invece amore ed armonia. Noi rispondiamo che questo sistema capitalistico appunto consente a quaranta milioni di Inglesi di imperare su trecento milioni di Indiani. Voi preferite obbedire, noi preferiamo comandare. Il mondo è bello, perchè è vario.

Ma dunque di questo libro non resta nulla? Sarebbe errore affermarlo. Resta lo studio delle forme concrete in cui si manifesta la vita sociale nell'India. Se l'A. avesse modestamente delimitato il campo sul suo lavoro, senza pretendere di dar mano a cielo e terra, avrebbe fatto opera più proficua. Ad ogni modo quanto egli racconta sulla vita orientale è assai interessante. Sopratutto ciò che si riferisce alla organizzazione economica. La distribuzione della ricchezza, i rapporti fra capitale e lavoro, la gerarchia fra le varie forme di lavoro e la misura in cui ciascuna di essi è sviluppata, si presentano, proporzionatamente, diverse da quello che sono in Europa.

Minore diversità è per ciò che si riferisce alla organizzazione finanziaria. I Municipi, come lo Stato in India, come in Europa, hanno bisogno di denaro, per viveve. Ed il denaro non si sanno procurare in altro modo che con tasse ed imposte: le municipalità indiane conoscono le tasse sui funerali, sui matrimoni, sulle transazioni commerciali, sulla proprietà immobiliare, etc. È diversa la forma, è diverso soprattutto il sistema per la esazione, ma la sostanza è la stessa.

L. Amoroso.

STANLEY JEVONS H. — *The economics of tenancy law and estate management.* Allahabad, Economic Department of the University, 1921. 1,8 rupie.

Dopo la magnifica analisi del mercato carbonifero mondiale, H. S. Jevons ci offre un ottimo studio sui problemi agrari indiani, raccogliendo quanto aveva esaminato con brillante acutezza in un corso di lezioni. Non si accontenta di passare in rassegna i vantaggi rispettivi della grande e della piccola proprietà, le relazioni tra proprietari e coloni, le possibilità della cooperazione e della proprietà di Stato, le dimensioni più opportune per i poderi, e miglioramenti, affitti o compensazioni. L'A. parte dalle condizioni locali, e ricerca il modo più semplice per mantenere anche 500 milioni di abitanti nell'India, e con un tenor di vita superiore al corrente.

Qui sta forse il punto più suggestivo dell'intero volumetto: perchè secondo il Jevons non basta portare al massimo la produzione, aumentando il rendimento medio al doppio od al triplo coll'investir capitale in macchine e bestiame. Il modo per giungervi non è indifferente, perchè solo col favorire l'acquisto di proprietà da parte di proprietari medi non assenteisti si possono applicare i sistemi più proficui. Ad essi spetta il compito necessario e non lieve di dirigere ed introdurre tutti i perfezionamenti tecnici. Se invece si vuol diffondere la piccola proprietà, si incorre nel pericolo di non veder aumentata abbastanza la produzione e di lasciar basso quindi il tenor di vita. Perchè questo è ora tenuto basso tanto da non aver ancora toccato il livello in cui ad ogni suo nuovo allargarsi corrisponde un minor incremento di popolazione: anzi questo da un più alto benessere verrebbe stimolato perchè correlativamente scemerebbe pure la mortalità ed in ultima analisi la più alta produzione verrebbe assorbita tutta dalla maggior schiera di abitanti.

La produzione deve quindi gonfiare molto, prima di superare tale ostacolo: scuole per diffondere l'istruzione, poderi più ampi da affidare a ciascun colono coll'utilizzare meglio suoli ora mal coltivati, largo investimento di capitali, e contemporaneamente sviluppo di industrie agricole, ecco le vie che secondo l'A. possono fornire più larga messe di frutti.

V. P.

PENSON T. H. — *The economics of every day life*. Part II. London, Cambridge University Press. 1921. 4 s.

Questo secondo volumetto completa il primo, del quale già fu dato cenno nel Giornale. Il libro conserva il suo carattere elementare, che lo rende adatto per principianti. Potrebbe anche andare per operai: ma allora dovrebbe essere scritto in maniera più vivace e con molti più esempi.

Questo secondo volumetto si diffonde a parlare dei *bisogni*, della loro classificazione e del modo di misurarli; del *reddito*, del risparmio, delle spese, e anche del livello generale dei prezzi. Due capitoli danno una sommaria idea dell'economia pubblica, spiegando quali sono i bisogni e quali le entrate dello Stato. In fine altri due capitoli sono dedicati rispettivamente alle Trade Unions e alle cooperative di consumo.

x. y.

BENDIXEN E. — *Das Wesen des Geldes*. Dritte Auflage, München, Duncker und Humblot, 1922, M. 24.

È la terza edizione di una monografia pubblicata la prima volta nel 1907, scritto occasionale più che scientifico, e che pertanto, in condizioni di fatto essenzialmente diverse, ha perduto gran parte del suo interesse. L'A., che fu direttore della *Hypothekenbank* in Amburgo rivela mente ordinata ed acuta; non sempre però si mostra padrone della dottrina economica.

L. A.

MONITEUR DES INTÉRÊTS MATÉRIELS. — *Le retour à l'or*. Bruxelles, 1922.

Ottimamente il *Moniteur des Intérêts Matériels* raccoglie in un unico fascicolo gli articoli monetari pubblicati nel corso dell'anno 1922. Eccone in riassunto i concetti fondamentali.

1. Dal 1914 ad oggi un gran fiume giallo è scorso dall'Europa in America e nel Giappone, in senso inverso a quello che nei secoli XV e XVI aveva inondato l'Europa. Tale fiume non si è alimentato dalle riserve bancarie degli Stati europei, le quali, se sono crollate in Russia ed in Austria, sono restate presso a poco stazionarie negli altri paesi belligeranti e sono notevolmente cresciute nei paesi neutrali; ma ha assorbito tutta la nuova produzione e tutte le riserve invisibili della circolazione. Le riserve mondiali ammontavano a poco più di 20 miliardi di franchi alla fine del 1913 ed in questa cifra gli S. U. d'America contavano per 3 miliardi e mezzo. Alla fine del 1921 le riserve mondiali salivano a 35 miliardi, di cui oltre 13 erano agli S. U.

2. Se in Europa le riserve bancarie sono restate presso a poco stazionarie, in complesso, è invece enormente cresciuta la circolazione. L'Europa è sommersa in un mare di carta. In quasi tutti gli Stati europei la copertura metallica è assolutamente insufficiente per consentire un ritorno all'oro. Fanno eccezione gli antichi paesi neutrali: Scandinavia, Svizzera, Olanda, Spagna. Questi, come fuori di Europa l'Argentina ed il Giappone, potrebbero, senza pericolo, ritornare alla moneta d'oro. Il pregiudizio mercantilista li avvince contro i loro interessi, sicchè gli Stati Uniti restano oggi in pratica il solo paese, dove il metallo giallo può liberamente entrare ed uscire.

3. Il ritorno all'oro per mezzo della deflazione è pura utopia. È inutile discutere sulle conseguenze disastrose che porterebbe, per mille versi, la deflazione attuata su larga scala. Questa non è possibile, come non fu mai praticata in passato, per la semplice ragione che i Governi possono sì dar carta in cambio di beni economici, non già beni economici in cambio di carta.

4. Il ritorno all'oro potrà quindi aversi solamente colla ricostituzione degli stocks monetari.

Ma la produzione annua dell'oro, che si era tanto accresciuta dal 1891 al 1914 (e fu causa prima del risanamento della circolazione in Austria, in Russia, in Italia, in Grecia,

in Argentina) è dal 1917 in diminuzione, per l'aumento del costo di produzione. Di più la produzione diminuita affluisce al solo paese, dove il commercio rimane libero; agli Stati Uniti.

Il problema del ritorno all'oro è quindi problema di rapporti fra l'Europa e gli Stati Uniti.

5. Gli Stati Uniti soffrono di una inflazione metallica, in proporzione unica nella storia monetaria del mondo. Essa impedisce al dollaro di riacquistare la sua potenza d'acquisto.

Un prestito in oro all'Europa, che consentisse alle banche europee di ricostituire gli stocks necessari alla copertura della circolazione, non risanerebbe la circolazione, perchè l'oro, giunto in Europa, non vi resterebbe.

Il risanamento della circolazione non è tanto problema monetario, quanto problema economico.

Per ricostituire l'equilibrio nella sua bilancia commerciale coll'estero, per mettere assetto alle sue finanze all'interno, l'Europa ha bisogno non dell'oro americano, ma del risparmio americano.

6. Una volta ristabilito il pareggio del bilancio all'interno ed all'estero, i cambi si stabilizzeranno ed il ritorno all'oro avverrà naturalmente. La stabilizzazione avverrà intorno a nuove parità monetarie.

L. A.

LIPSON E. — *Increased production.* London, Oxford University Press. 3 s. 6 d.

Con la semplicità piana che si addice ai volumetti della serie « The world of to day », il Lipson indica la via per raggiungere un sensibile miglioramento nel tenore di vita delle classi lavoratrici: mediante la formazione di un più ampio prodotto da ripartire. E discute le dannose conseguenze della politica spesso adottata allo scopo di frenarne l'incremento: gli ostacoli scoperti dagli operai o dagli imprenditori, e messi in azione attraverso al controllo sindacale, conducono alla lunga a rincari, che contraggono i salari reali. Perciò caldeggia la ricerca della massima efficienza, sia con gli studi diretti a ridurre la fatica durante il lavoro, sia con perfezionamenti sempre più raffinati degli ambienti ed utensili di lavoro, sia con l'informazione precisa da parte della direzione e con i sistemi di rimunerazione più graditi e stimolanti. — L'esposizione chiara ed ordinata offre una visione ottimistica delle possibilità, senza oscurare il rovescio della medaglia, le difficoltà non lievi di realizzazione.

V. P.

RICCI U. — *Il fallimento della politica annonaria.* Firenze, La Voce, 1921. L. 35.

L'organizzazione annonaria durante la guerra è una stretta conseguenza della politica economica seguita nei vari paesi dai rispettivi Governi. Essa ha dato luogo ovunque a critiche più o meno aspre, da alcuni fondate sulle manchevolezze ingenite al sistema statale, da altri invece considerate come conseguenza della semplice deficienza degli organi destinati ad attuarla.

Il Ricci, insieme ad altri autori, ritiene che le esperienze fatte e le critiche, che ne sono derivate, costituiscano un'altra riprova di quanto tradizionalmente aveva affermato l'economia classica circa l'incapacità dello Stato a svolgere funzioni proprie dell'attività privata. Sotto questo riguardo i varî elementi di giudizio raccolti dal Ricci non possono non impressionare studiosi ed amministratori, e specialmente quelli che conoscono quanta buona volontà e spirito di sacrificio si avesse, di regola, in coloro che gerivano quelle funzioni.

Il libro del Ricci nella prima parte, quella relativa all'aumento dei prezzi, è un'esposizione chiara ed ampia delle cause e degli effetti di tale fenomeno: essa è destinata alle persone colte ed è efficace ed esauriente. Le altre parti riguardano i rimedi attuati, l'organizzazione pubblica di essi, gli effetti che ne derivarono. Sono le parti più argute del volu-

me: in esse l'ironia è viva, l'esposizione è piacevole, di solito molto efficace. Particolarmente notevoli mi sembrano i capitoli che riguardano il razionamento e l'economia associata. La critica vivace di questa, attraverso l'esame degli esperimenti di consorzi, colpisce giustamente le illusioni sorte e diffuse negli ultimi anni.

Dal libro del Ricci risulta, nel complesso, provata la insufficienza dell'organizzazione annonaria durante la guerra. Da tale dimostrazione egli è risalito alla inoppurtanità economica dell'intervento statale. Non tutti però lo seguono su tale via. Infatti alcuni, riportandosi alle profonde modificazioni verificatesi durante la guerra nella situazione del mercato monetario, nella produzione e nell'organizzazione dei mezzi di trasporto, cercano di dimostrare la necessità economica dell'intervento statale.

Il problema è molto arduo. Da una parte si ha un'esperienza, che segnala parecchi errori, dall'altra si ha l'ignoto. Non si sa quello che sarebbe accaduto se le cose fossero state diversamente regolate. Per di più gli errori, si avverte, provano soltanto l'incompetenza degli organi e non invalidano il principio.

Non è in occasione di una recensione che si possa trattare un problema siffatto.

A coloro che si interessano di esso, e giustamente sono molti in Italia e fuori d'Italia, il Ricci ha offerto una larghissima documentazione, animandola con i principii dell'economia liberale, di cui è sempre stato profondo e vivace sostenitore.

E. ANZILOTTI.

VON BRAUN E. — *Die Hebung der landwirtschaftlichen Produktion als Grundlage des Deutschen Wiederaufbaus.* Stuttgart, Enke, 1921, M. 3.

L'A., ex-ministro ed attuale presidente del Consiglio economico del Reich, espone in questa conferenza le direttive alle quali dovrà uniformarsi nell'avvenire la politica agraria tedesca. Egli attribuisce l'attuale stato di depressione agricola della Germania a cause economiche ed a cause tecniche, e cioè: alla perdita, per l'infelice esito della guerra, di territori prevalentemente agricoli e di relativamente piccola densità demografica; alla irrazionale coltivazione praticata durante gli ultimi anni; al diminuito impiego di concimi chimici verificatosi nel tempo stesso, e tuttora perdurante a causa dei cambi troppo elevati; ed infine alla politica annonaria del governo. L'A. osserva che quindi solo un'utilizzazione molto più estesa e razionale dei concimi chimici, una più accurata scelta delle sementi ed un più intenso e proficuo insegnamento tecnico-agricolo varranno a riporre su basi solide la produzione agricola della Germania.

R. Z.

KAHN O. H. — *Les Etats Unis et les grands problèmes financiers.* Paris, Perrin Fr. 7.

Il contenuto di questo libro non corrisponde al titolo perchè, mentre ci si aspetta una indagine sugli S. U. di fronte ai gravi problemi finanziari, ci si trova invece dinanzi alla manifestazione del pensiero di un uomo d'affari americano intorno ad alcuni problemi del suo paese; solo nell'ultimo breve capitolo (*Impressioni d'Europa*) c'è qualche accenno ai problemi finanziari comuni all'Europa e all'America. Ciò, però, non vuol dire che il libro non sia ugualmente di grande interesse, non soltanto per la posizione eminente del K. nell'alta finanza americana, ma anche per il valore intrinseco di parecchi dei suoi discorsi che qui sono stati raccolti. I migliori di questo volume ci sembrano quello su: *Due anni di cattive imposte*, in cui il K. fa una serrata, formidabile critica del sistema fiscale vigente negli S. U., e l'altro *su la minaccia dello statismo* in cui è efficacemente battuta la tendenza all'aumento delle funzioni statali. Assai suggestivo è il discorso biografico su *Edward H. Harrimann*, migliore di quello che sul K. stesso, quale prefazione, ha redatto J. H. Thomas, e degni di essere meditati dai nostri banchieri i due discorsi sull'*Alta finanza e l'opinione pubblica* con i quali la raccolta si inizia.

Nelle impressioni, forse un po' ottimiste, dell'A. sull'Europa, dopo un viaggio compiuto nel 1920, egli esprime il suo pensiero circa i debiti verso l'America, formulando l'augurio di un accordo « accettabile dalle due parti e contraddistinto da una grande larghezza di vedute da parte dell'America ». Non è tutto quello che da noi si spera, ma non è poco quale espressione di un uomo come il K., il quale dice che in genere in tema di finanza, bisogna promettere sempre meno di quanto si creda di potere o di voler dare.

E. C.

BAUMONT M. et BERTHELOT M. — *L'Allemagne. Lendemains de guerre et de revolution.* Paris, Colin, 1922. 7 fr.

La rivoluzione non è stata la causa della disfatta militare. Ne è stata piuttosto l'effetto. Il primo sollevamento rivoluzionario scoppiò il 4 novembre a Kiel, in una città di marinai, sui bastimenti della flotta da guerra, non già nelle officine. Un consiglio di soldati si impadronì delle navi e del potere locale. Dato il segnale, le grandi città seguirono l'esempio. La rivoluzione scoppiò a Berlino, quando già divampava in tutto il Sud, il Nord, l'Est. La frase dei conservatori tedeschi che *la rivoluzione abbia pugnalato l'esercito alle spalle* esprime agli A. di questo libro niente di più che una leggenda. Ed è questa affermazione, secondo noi, corretta fino ad un certo punto, in quanto il criterio cronologico, per giudicare delle relazioni di causa e di effetto, è molte volte fallace. Se pure di causa e di effetto si possa parlare in un campo in cui la connessione è così stretta da far pensare piuttosto ad un legame di mutua dipendenza.

Ad ogni modo il 9 novembre 1918, la Repubblica è proclamata. Nello spazio di tre anni, quanti ne sono contemplati dagli A. della presente monografia, la storia del nuovo Stato può distinguersi in tre periodi.

Il primo, estremamente breve, va fino agli ultimi di dicembre del 1918, e corrisponde al governo della coalizione dei due partiti socialisti: socialista democratico e socialista indipendente. Gli altri partiti, dalla estrema destra ai progressisti, non esercitano la minima influenza sul governo. Ogni opposizione è spezzata. Il popolo si vendica dell'oppressione dei quattro anni di guerra. Gli ufficiali non possono mostrarsi per le vie.

Ma l'unione dei due partiti al governo è subito rotta. I democratici, contenti del suffragio universale, dell'amnistia generale, vogliono porsi sulla via delle riforme. Gli indipendenti hanno fretta di seguire l'esempio di Mosca e di decretare la socializzazione. Il dissidio si fa acuto fino dai primi giorni. Sangue scorre per le vie di Berlino. Il 29 dicembre i tre commissari del popolo appartenenti al partito indipendente abbandonano il potere. Il 16 gennaio 1919 in una nuova rivolta popolare rimangono uccisi Rosa Luxemburg e Carlo Liebknecht. La insurrezione è repressa da Noske, che in questa contingenza raccoglie i suoi primi allori.

I socialisti democratici pertanto non possono da soli governare la Germania. Nelle elezioni alla Assemblea Nazionale, avvenute il 19 gennaio 1919, non raccolgono la maggioranza. Sono costretti a volgersi a destra, domandando aiuto ai partiti borghesi: al partito democratico ed al Centro. Si forma in tal modo quella coalizione che esprime la seconda fase del periodo rivoluzionario e si estende fino al giugno 1920.

È caratterizzata dalla feroce repressione dei moti comunisti. È il trionfo di Noske, il Mario della rivoluzione germanica. Per fronteggiare il bolcevismo, la rivoluzione fa appello all'esercito. Gli ufficiali dell'Impero escono dall'ombra. Si formano i corpi franchi, i reggimenti dei volontari. Il comunismo è debellato. Le passioni nazionali si risvegliano, acuite dalla reazione che si forma alla notizia delle condizioni di pace formulate dall'Intesa. Il governo di Scheidemann si dimette per non firmare il trattato: il suo successore Gustavo Bauer deve cedere. Ma i partiti di destra hanno frattanto rialzato la testa. Il 13 marzo 1920, sotto la guida di Lüttwitz e di Kapp, tentano il colpo di stato. Esso fallisce di contro alla coalizione delle sinistre. Ma il Governo, e per esso il partito democratico che ne è il fulcro,

ne escono completamente esautorati. Le elezioni del 6 giugno 1920 rinforzano i partiti estremi di sinistra e di destra.

Allora comincia il terzo periodo, quello del governo esclusivo dei partiti borghesi. Dapprima con Fehrenbach si orienta decisamente a destra. La Francia se ne preoccupa. L'Intesa ordina il disarmo. Il cancelliere Wirth, successo a Fehrenbach, deve destreggiarsi fra le minaccie dello straniero e la passione patriottica della nazione, la quale si acuisce per la piaga sempre aperta delle riparazioni, delle indennità, della tragedia dell'Alta Slesia. È la storia del 1921, che continua nel 1922 e costituisce la scena attuale del duello che da oltre 20 secoli si combatte sulle rive del Reno.

Queste le linee generali del dramma. Quali nel frattempo siano state le condizioni concomitanti, finanziarie, economiche sociali, spirituali, in mezzo a cui esso s'è svolto, è suggestivamente prospettato in questa densa ed accurata monografia.

L. A.

PANTALEONI M. — *Bolcevismo italiano.* Bari, Laterza, 1922. L. 13,50.

I suggestivi saggi che il prof. Pantaleoni raccoglie in questo volume sono stati prima pubblicati dalle riviste *Politica* e *La Vita Italiana*, eccettuata la *Relazione alla conferenza finanziaria di Bruxelles*, inserita negli atti relativi. Come si arguisce dal titolo, essi si riferiscono agli aspetti che il bolcevismo ha assunto nel nostro paese, ai danni che ha prodotto e produce, ai pericoli che derivano dal permanere di questa tendenza di dissoluzione e di regresso economico. Il P. vi analizza fatti della nostra vita politica e della nostra economia con quel suo spirito acuto e caratteristico che, eliminato tutto ciò che può ingannare un osservatore superficiale, penetra nel vivo di ogni problema, e tutto taglia e frantuma con un coraggio straordinario. Sono sempre di grande attualità i saggi sul *Socialismo e commercio estero* ed *Una causa della crisi italiana*, e gli altri sui *Sornioni* e sul *Cooperativismo*, mentre conservano tutto il loro interesse i due sul *Controllo operaio*, fortunatamente dileguatosi al primo snebbiarsi dei cervelli, e quello sul *Manicomio monetario*.

La raccolta è preceduta da una prefazione, in cui, con l'abituale profondità di pensiero e vivacità di immagini, l'A. prelude agli argomenti dei saggi e, con quello che egli chiama un *hors d'oeuvre* di fatterelli, dimostra che il bolcevismo è il nostro maggior problema nazionale e che va debellato rapidamente se si vuole evitare il fallimento con i rivolgimenti politici e sociali che suole trascinare.

E. C

LE PAGE L. — *L'impérialisme du pétrole.* Paris, Nouvelle Librairie Nationale, 1922. Fr. 5.

Vivace critica della politica francese del petrolio, da un punto di vista che, per il crescente impiego dei combustibili liquidi a fini pacifici e bellici, ha notevole interesse anche per l'Italia.

Dopo avere esposte le origini dei due grandi *trusts* che dominano l'industria petrolifera del mondo, l'A. segue le fasi della loro lotta per la conquista del mercato francese e rimprovera al Governo la debolezza avuta nell'attuazione del monopolio dei combustibili liquidi, unica soluzione che, secondo lui, potrebbe garantire in un tempo più o meno vicino, la completa indipendenza della Francia dalla *Royal Dutch* e dalla *Standard-Oil*. L'A. si preoccupa quasi esclusivamente della parte politica del problema, che gli fa trascurare ogni considerazione sul costo economico del meccanismo da lui proposto per la importazione e distribuzione del petrolio; perciò la soluzione escogitata non è del tutto convincente. Ma gli argomenti con i quali egli sostiene la necessità del monopolio sono importanti e meritano la considerazione.

E. C.

MONIER-WILLIAMS G. W. — *Power alcohol, its production and utilization*. London, Frowde, Hodder & Stoughton, 1922, 21s.

La ricerca di un combustibile da sostituire al petrolio e suoi derivati, nelle applicazioni industriali, preoccupa da tempo i vari paesi produttori che temono di vedere esaurite in un termine relativamente breve (50-100 anni) le proprie riserve. Ma il problema ha un'importanza anche maggiore e *attuale* per i paesi che come il nostro mancano di combustibili minerali; sicchè noi pensiamo che il libro del Monier-Williams, assai ampio e ben documentato, così nei riguardi dell'estrazione dell'alcool dai vegetali per l'intermedio dell'amido o dello zucchero, e della produzione diretta per via sintetica, come pure nei riguardi del suo impiego quale combustibile nei motori ad esplosione, meriti di essere considerato con ogni attenzione da chiunque studi le possibilità di sviluppo industriale dell'Italia.

Il Monier descrive in dettaglio tutti i principali metodi di estrazione e ne fa il confronto sotto il punto di vista tecnico ed economico; dà poi precise e numerose notizie sui vari tentativi d'impiego fatti fino ad oggi, sia dell'alcool puro, sia del cosiddetto alcool carburato, che è una miscela di alcool con altri combustibili di caratteristiche differenti.

Ogni capitolo è seguito da una estesa bibliografia delle opere o note pubblicate sullo speciale argomento trattato. M. M.

GROSSETÊTE J. M. — *La grande pêche de Terre-Neuve et d'Islande*, Rennes. La Presse de Bretagne. 1921, 10 fr. 50.

Ogni anno migliaia di pescatori si dedicano alla pesca del merluzzo nei banchi di Terra-Nuova o nelle coste dell'Islanda. Lontani dai loro paesi e dalle loro famiglie essi vivono per parecchi mesi sulle loro navi, conducendo una vita particolare, che lascia tracce vive sul loro temperamento, sul loro carattere sui loro costumi. Alla descrizione d'una vita così particolare e delle condizioni di lavoro che la regolano è destinato appunto il volume in esame, che è diviso in sette parti.

La prima parte del volume fa una breve storia della pesca; nella seconda parte s'esamina il modo con il quale si reclutano gli equipaggi; nella terza parte, che è tra le più interessanti del volume, si descrive come si effettua la pesca, e si fanno cenni sulla nutrizione, sull'igiene, sulle malattie, sui rischi e sull'assistenza che in genere viene data ai pescatori.

Nelle altre parti del volume si esaminano i modi di pagamento di salario, i guadagni annuali dei pescatori, i rischi ed i benefici degli armatori ed i sindacati che si stabiliscono tra loro. In ultimo viene fatta la critica alle disposizioni vigenti sulla pesca e sono indicati i rimedî necessari per l'avvenire.

Lo studio è condotto con cura e largamente documentato. F. CHESSA.

ABBOT W. L. — *Competition and combination in the wholesale grocery trade in Philadelphia*. University of Pennsylvania, 1920.

Il costo, pel consumatore, del commercio all'ingrosso, negli articoli di drogheria, cui si riferisce questo scritto, può valutarsi ad almeno 10 % del valore del prodotto. L'*Harvard Bureau of Business Research* dà la cifra 9,5 %; la *tri-State Wholesale Grocer's Convention* dà quella di 8,6 %. Lo stesso *Harvard Bureau*, per il commercio al minuto, indica un costo del 26,58 %. E queste cifre eloquentemente dimostrano ancora una volta quanto sia fallace il giudizio popolare, che vede nel grossista la causa principale dell'aumento del prezzo.

Le cooperative di consumatori e le cooperative di rivenditori al minuto possono far concorrenza ai grossisti? Questa monografia non discute la questione generale, ma si limita al caso concreto indicato nel titolo. Ed, in questi limiti, la risposta è sostanzialmente affermativa. L. A.

COPELAND M. T. — *Marketing problems*. Chicago, A. W. Shaw.

Definito il «*marketing*» come lo studio dei principii che informano la direzione di un'azienda commerciale nella distribuzione delle merci dal produttore al consumatore, l'A. espone, in una prima parte del libro, minuziosa pur nella sua brevità, le molteplici questioni che si presentano in relazione alla *natura della merce*, — se di lusso o di comune necessità, se di rapido consumo con ripetizione del bisogno o di consumo lento — alla *qualità del produttore ed alla organizzazione della produzione* — merce prodotta da molti, con notevole frazionamento di essa, o da pochi grandi produttori — *alla qualità ed al numero dei possibili acquirenti*, alla loro distribuzione territoriale ed alla ragion d'essere del bisogno.

Ed in tre capitoli tratta:

1) delle condizioni che determinano la *domanda* della merce;

2) del commercio al dettaglio, esaminando essenzialmente la organizzazione delle vendite nelle diverse forme onde si manifesta (commerciante al minuto, commerciante di un solo genere o di più generi di merce contemporaneamente, organizzazione propria dell'industriale per le vendite al minuto ecc.) e mettendo di esse in evidenza le differenze principali;

3) del commercio all'ingrosso, passando in rassegna le caratteristiche dei diversi sistemi di vendita: vendita diretta del produttore, vendita a mezzo di mercanti o agenti, vendita all'asta ecc.

Di ciascun sistema pone in rilievo il costo, i risultati che se ne possono trarre, i vantaggi e gli inconvenienti in relazione alle diverse specie delle merci commerciate.

Terminata questa precisa esposizione, l'A. prospetta in 7 capitoli una copiosa serie (216) di casi, dei quali dà alcuni elementi onde si possano risolvere, e li classifica così:

1) Condizioni che determinano la domanda della merce.

2) Commercio al minuto.

3) Commercio all'ingrosso.

4) Metodi per la vendita dei materiali, per l'attrezzamento e per la provvista dal punto di vista del commerciante all'ingrosso.

5) Direzione delle vendite.

6) Marchi di fabbrica, marchii e pubblicità.

7) Politica dei prezzi.

Il libro, scritto essenzialmente per gli allievi della *Graduate School of Business Administration*, della *Harvard University*, si presenta molto sobrio, tanto nella trattazione generale quanto nella indicazione degli elementi di ciascun problema, imponendo a chi voglia studiare la prima parte, e cercare di svolgere la seconda, uno sforzo intellettuale tutt'altro che lieve, per il quale — crediamo — occorre spesso l'aiuto del maestro: molte nozioni sono omesse e molte cognizioni debbono possedersi dell'ambiente e delle circostanze in cui i problemi prospettati — tratti dalla realtà — debbono risolversi. Forse, talvolta, sono troppe le difficoltà perchè possa dirsi che il libro risponda interamente ai fini didattici che si propone.

M. MAZZANTINI.

KNIGHT C. K. — *The history of life insurance in the United States to 1870*. Philadelphia, University of Pennsylvania, 1920.

La pratica dell'assicurazione sulla vita ebbe nelle colonie inglesi le stesse origini che aveva avuto nella madre patria. Erano mercanti che, all'atto di intraprendere un viaggio o di iniziare un'impresa qualunque che si presentasse rischiosa, sottoscrivevano una polizza temporanea per il periodo in cui presumibilmente restavano esposti al rischio. E poichè il centro della vita commerciale, dove i commercianti si riunivano per scambiare informazioni e trattare i loro affari, era costituito da certe case addette all'esportazione

del caffè, così queste divennero il mercato dove si negoziavano e si sottoscrivevano le assicurazioni. Così come era accaduto in Inghilterra.

Le prime vere e proprie imprese di assicurazione furono, in America, Casse Pensioni e furono costituite da società religiose. Un *Widow's Fund* fu costituito nel 1755 dalla *Presbyterian Corporation* di Filadelfia, il cui scopo, come apparisce dal nome, era quello di dare una pensione alle famiglie dei religiosi che morivano. Il fondo era alimentato da contributi annui dei soci: le pensioni pagate ammontavano indistintamente a cinque volte il contributo annuo. Analoghe istituzioni furono create a beneficio dei membri delle altre chiese; della chiesa anglicana d'America nel 1768 (*Episcopal Corporation*), della *Protestant Episcopal Church of Maryland* nel 1784, etc. In tutte queste organizzazioni la base finanziaria è quella delle Casse Pensioni. Il premio, pagato sotto forma di contributi, non è proporzionato al rischio coperto, ma è un po' maggiore od un po' minore. È un premio costante, corrispondente al valor medio di tutti i rischi coperti.

Compagnie commerciali non possono sorgere se la tecnica non riesce a graduare il premio in base al rischio: segnatamente, quindi, alla età. Nel 1789 il Professor Wigglesworth pubblica la prima tavola di mortalità americana, nel 1809 sorge la prima Compagnia commerciale, la Pennsylvania Company. Ecco un estratto delle tariffe pubblicate nel 1814:

Età	Premio annuo per l'assicurazione di 1 dollaro in caso di morte		
	per 1 anno	per 7 anni	per la vita intera
20 anni	0.0150	0.0162	0.0239
30 »	.0182	.0192	.0293
40 »	.0223	.0243	.0372
50 »	.0303	.0334	.0499
60 »	.0429	.0480	.0700

tariffe più elevate, ma non poi tanto, della media che si è venuta fissando nel corso del secolo XIX. Il periodo di generale prosperità che in America si iniziò nel 1820 favorì la rapida diffusione delle assicurazioni e la formazione di nuove Compagnie. Intorno al 1850 l'assicurazione sulla vita, come impresa commerciale, era in America solidamente stabilita.

Il periodo successivo, immediatamente precedente alla guerra civile, che l'A. di questa monografia precisa dal 1843 al 1861, si distingue invece per il notevole sviluppo delle Mutue. Nel 1843 iniziò appunto i suoi affari la prima Mutua americana, la *New England Mutual Life Insurance Company*. Seguono la *Mutual Life Insurance Company of New York*; la *New York Life*; la *Mutual Benefit of Newark, New Jersey*. Il progresso fu rapido soprattutto dal 1850 al 1857. Nel 1857 subì un arresto per il panico prodotto dal fallimento della Compagnia di Cincinnati, dovuto, come al solito, a non riuscite speculazioni bancarie. Fu panico passeggero, seguito da una subita ripresa, che nemmeno la guerra civile, scoppiata alcuni anni dopo, nel 1861, riuscì ad arrestare.

L. A.

PAINVIN G. — *Formules de salaires*. Paris, Dunod, 1921. 3 fr.

L'A. si propone d'indagare quale forma di salario sia più conveniente per l'industriale e l'operaio. Questa sarebbe data dal salario a premio in quanto che esso terrebbe conto della produzione effettiva compiuta dal lavoratore e costituirebbe quindi un incitamento all'aumento della produzione, facilitando così la discesa dei prezzi.

Le altre forme di salario, tanto quello fissato a giornata quanto quello a cottimo, per il fatto che non favoriscono la diminuzione dei prezzi non sarebbero vantaggiose, secondo l'A., per coloro che partecipano alla produzione, nè per la collettività.

Non può dirsi però che questa asserzione sia stata dimostrata dall'A.

F. C.

MAGRI F. — *La crisi industriale e il controllo operaio.* Milano, Unitas, 1922. L. 20.

L'A. nei primi capitoli del volume esamina le condizioni delle industrie e delle classi operaie nel dopo guerra; indica quindi le ragioni principali che hanno determinato le occupazioni delle fabbriche in Italia. In seguito espone e discute i mezzi proposti per ovviare alla crisi del salariato (partecipazionismo; azionariato operaio: riscatto del capitale; cooperazione e gestione diretta; socializzazioni; municipalizzazioni; controllo delle aziende).

Lo studio più che a criteri scientifici è informato a finalità politiche: esso non apporta perciò alcun contributo nuovo alla questione e può servire solo come raccolta e descrizione dei movimenti sociali ai quali abbiamo assistito ed in mezzo ai quali viviamo.

F. CHESSA.

FEDERAZIONE INDUSTRIALE LOMBARDA. — *Il contratto di lavoro in Lombardia.* Milano, De Silvestri, 1921.

In questa pubblicazione, edita per cura della Federazione Industriale Lombarda, sono raccolte, in base ai patti in vigore nell'industria meccanica, le norme che regolano il contratto di lavoro nelle diverse industrie lombarde. Tali norme che sono distinte in 37 voci, non solo danno un'idea precisa delle condizioni attuali del lavoro in Lombardia, ma possono servire come fondamento per le future stipulazioni di accordi tra industriali e locatori d'opera. Sotto questo aspetto pratico lo studio in esame è indubbiamente utile e colma una lacuna veramente sentita.

F. C.

RADFORD A. — *Industrial and commercial geography.* London, Collins, 1922. 3 s. 6 d.

Ottimo manuale di geografia industriale e commerciale relativo all'Impero Britannico, compilato principalmente per le scuole secondarie, ma che è anche utile negli ulteriori studi economici. Il materiale di cui il libro si compone non è nuovo; ma è nuovo il metodo con cui l'A. lo usa, in confronto degli altri libri scolastici. Il problema principale, egli dice, è: «Perchè gli uomini abitano dove abitano, e come fanno per guadagnarsi da vivere?» La risposta a questa domanda si trova nell'esame delle caratteristiche dell'ambiente fisico nel quale un popolo vive e del popolo che vi vive. Prima di illustrare le condizioni dell'Impero Britannico, l'A., perciò, nelle due prime sezioni, si sofferma a parlare della popolazione mondiale, e del mondo. Della prima analizza il numero e la distribuzione, le cause della ineguale distribuzione, che divide in *naturali* (materie prime disponibili, energia in potenza, facilità di comunicazioni e trasporto) ed *umane* (forza fisica, intelligenza, previdenza, organizzazione ecc.); del mondo esamina la costituzione fisica, il clima e le risorse naturali consentite dall'una e dall'altro. Dalle due indagini l'A. ricava le ragioni che fanno degli Ariani i guidatori del mondo.

Dopo un breve cenno generale sull'Impero Britannico il R., nella sez. IV, esamina dettagliatamente il Regno Unito, dando sobrie ma complete notizie sulla sua conformazione fisica, commercio, industria, agricoltura, trasporti e popolazione, con il corredo di numerosi dati che, però, spesso si riferiscono al periodo antebellico perchè, secondo l'A., per le anormali condizioni attuali, i dati odierni darebbero un'idea non corretta della reale capacità e normale attività dei paesi esaminati. Il R. non si limita a fare una esposizione puramente descrittiva; per ogni ramo di attività che prende in esame fa acute osservazioni sulla sua posizione attuale e nella sua possibilità di migliorarla o mantenerla, condensando in forma chiarissima i vari problemi economici che ad ogni ramo si riferiscono. Lo stesso metodo è applicato ai Domini d'oltre mare esaminati nella sez. V.

Nell'ultima sezione sono contenute brevi considerazioni intorno ad alcuni problemi generali (i trasporti, le risorse mondiali nell'avvenire, le migrazioni, l'adattamento dei bianchi al clima tropicale), che non hanno alcuna pretesa di essere esaurienti, avendo solo lo scopo di provocare delle discussioni didatticamente efficaci. In tutto il manuale le sezioni sono divise in capitoli; alla fine di ogni capitolo sono riportati numerosi esercizi la cui esecuzione da parte degli studenti dovrebbe stimolare in loro lo spirito di osservazione dell'ambiente in cui vivono e dar loro l'avviamento allo studio dei problemi di economia applicata. Il R. suggerisce, a questo proposito, di fare largo uso di carte e diagrammi servendosi dell'abbondante materiale statistico che si pubblica nel Regno Unito e nei Dominions; di 22 carte e molti diagrammi ha anche arricchito il suo manuale, che, nell'insieme, merita di essere segnalato come ottimo strumento di studio e di insegnamento.

E. Corbino.

WILLIAM M. — *The social interpretation of history.* New York, Sotery Publishing Company, 1921. Doll. 3.

Questo scritto è presentato come una confutazione della teoria marxista; ma si sostanzia, più che in una critica demolitrice di principii, in una vivace requisitoria contro le degenerazioni morbose delle dottrine socialiste nella loro attualità contingente. Trattasi, insomma, di un libro antibolscevico; e ci sembrerebbe errato attribuirgli importanza più profonda di quella a cui possa aspirare un ben riuscito lavoro di propaganda politica.

Secondo l'A., è la Germania, e non la Russia, che, storicamente, è destinata a diventare il primo Stato socialista, attraverso l'opera riformistica dello Stato democratico.

r. m.

KLEIN A. S. — *La synthèse politique.* Paris, Rivière, 1922.

L'A. è animato dai sentimenti più nobili, ma la nobiltà del suo animo urta contro la realtà della vita economica e sociale, la quale è quella che è, non può plasmarsi secondo le vedute teoriche di un astratto pensatore solitario.

Paul Ghio, in una acuta prefazione, con molta finezza e molta cortesia, dimostra che i postulati economici su cui questa sintesi è edificata poggiano sul vuoto. Non maggiore consistenza hanno i postulati politici. Gli avvenimenti della storia, scrive l'A, appariscono ordinariamente come l'evoluzione logica della lotta tra due o tre tendenze politiche o sociali principali, che dominano, in una certa epoca, gli spiriti. Ad esse l'A. dà il nome di *formule*. E queste, secondo il suo pensiero, costituiscono il nucleo centrale dei fatti politici.

Per esempio l'alleanza del Re e del Terzo Stato contro la nobiltà ai tempi della monarchia francese costituisce, secondo l'A., una formula. La lotta tra le famiglie patrizie e plebee a Roma, tra oligarchi e democratici in Grecia, costituisce una seconda formula. L'idea cristiana propagata da Gesù e da S. Paolo una terza, e così via. L'A. non si accorge che egli rifa a modo suo, e malamente, la teoria classica dei miti, quale è sviluppata, per tacere di altri, nelle opere del Sorel e del Pareto. E non vede quello che questi due pensatori hanno solidamente stabilito; che cioè i miti altro non sono se non la forma sotto cui si celano le vere forze sociali che non sono le idee, ma sono i sentimenti e gli interessi.

Il Klein è ingegnere. Legga allora il *Manuel d'Economie Politique* del Pareto. Si fissi sulla Appendice Matematica. E poi passi allo studio dei due volumi della Sociologia. E ritorni, dopo la lettura, alla sua Sintesi. La vedrà con altro occhio.

L. A.

MARIANO J. H. — *The Italian contribution to American democracy.* Boston, Christopher Publishing Co. Doll. 3.

Questa ottima monografia esamina il tipo di cittadini americani formato dagli Italiani e dai discendenti di Italiani immigrati nell'America del Nord, con speciale riguardo a quelli di New York. Col corredo di numerosi dati statistici, alcuni dei quali inediti, l'A. passa in rassegna le condizioni economiche, la psicologia, l'organizzazione sociale dei nuovi americani, riservando alla parte finale l'esame del contributo da essi apportato alla democrazia americana e delle modificazioni alle loro caratteristiche originarie che possono ritenersi derivate dall'influenza dell'ambiente in cui vivono. L'A. ha fatto una vera inchiesta inviando un questionario a migliaia di eminenti personalità americane di origine italiana, americana o diversa, e lucidamente ne riassume le risposte nella conclusione.

Il lavoro del Mariano, come avverte nella prefazione l'on. La Guardia, più che uno studio di immigrazione è uno studio sull'*Americanizzazione*. Ciò non diminuisce l'interesse ch'esso presenta per noi, in quanto la paziente e notevole indagine ci illumina sulle condizioni economiche, politiche e sociali dei nostri emigrati e dei loro discendenti che hanno acquistato per lunga residenza o per nascita la cittadinanza americana.

E. C.

DE LOUTER — *Le droit international public positif.* Volumi due. London, Oxford University Press, 1920.

Assai opportunamente la Direzione della Fondazione Carnegie ha indotto il De Louter a pubblicare, sotto i suoi auspici, una nuova edizione in lingua francese del suo trattato, che, scritto dapprima in olandese, rimaneva accessibile ad un numero ristretto di studiosi.

Come ricorda l'A. stesso nella prefazione, la trattazione dell'opera si arresta alla vigilia della guerra ed offre un quadro fedele e completo di quel sistema positivo di diritto internazionale, la cui pratica efficacia doveva essere poi così duramente provata. Il trattato del De Louter, mentre per la chiarezza ed il rigore dell'esposizione costituisce un'ottima guida per chi si avvia agli studi di diritto internazionale, offre una così larga ed accurata trattazione, dal punto di vista sia storico sia giuridico, di tutte le più importanti questioni della materia, da riuscire prezioso anche nella sua consultazione su singoli problemi ed argomenti.

Preceduta da un'introduzione, dedicata allo sviluppo storico ed ai principii generali del diritto internazionale, l'opera appare divisa in due parti ben distinte. La prima, intitolata al *diritto materiale*, studia successivamente i subietti di quest'ordinamento giuridico, l'oggetto, i trattati internazionali. Nella seconda parte, consacrata invece al *diritto formale*, sono svolte la teoria degli organi degli Stati nei rapporti internazionali, quella dei conflitti non bellici e infine le dottrine della guerra e della neutralità.

Merito grandissimo del De Louter, almeno per chi segue lo stesso metodo scientifico, è quello di avere improntato tutta l'opera sua ad una concezione rigorosamente positiva del diritto internazionale, concezione chiaramente, energicamente affermata (vedi pag. 18 e seg., pag. 42 e seg. del vol. I) e poi sempre applicata senza incertezze nè deviazioni. In armonia a tale presupposto, soltanto gli Stati sono per De Louter subietti di diritto internazionale. La posizione dell'individuo rispetto a quest'ordine giuridico appare fissata e svolta con grande correttezza di metodo (vedi vol. I, pag. 259 e seg.).

Si può con sicurezza affermare che l'opera dell'illustre professore dell'Uuiversità di Utrecht è uno dei migliori moderni trattati scientifici di diritto internazionale e fa veramente onore alla patria di Grozio.

ARRIGO CAVAGLIERI.

The proceedings of the Hague Peace Conferences. — The Conference of 1907. Vol. II e III. New York, Oxford University Press, 1921.

La Sezione di diritto internazionale della benemerita Fondazione Carnegie continua in questi due volumi la riproduzione degli atti della Conferenza della pace del 1907. Il primo volume, di cui già rendemmo conto, era dedicato alle sedute plenarie della Conferenza. Il secondo si occupa delle discussioni e proposte dalle prima commissione; il terzo volume di quelle della seconda, terza e quarta commissione.

Mercè tale opportuna, diligentissima pubblicazione è posto a disposizione degli studiosi un importante, interessantissimo materiale diplomatico, che gli atti ufficiali della conferenza rendevano di meno agevole e comoda consultazione.

A. C.

CARNEGIE ENDOWMENT FOR INTERNATIONAL PEACE. — *Year Book*, 1921. Washington, 1921.

È il consueto annuario, in cui l'Amministrazione della Fondazione Carnegie rende conto della sua complessa, feconda attività. Un posto notevole è dato quest'anno alla relazione del Direttore della Sezione di diritto internazionale sull'organizzazione e funzionamento della recentissima Corte permanente di giustizia dell'Aja.

WEIDLICH C. — *La questione del lotto.* Palermo, Casa Editrice « Ala levata », 1922. L. 3.

Efficace contributo alla propaganda per la graduale abolizione del giuoco del lotto

ERNESTO BENEDUCE, *gerente responsabile.*

Città di Castello, Tipografia della Società Anonima Tip. « Leonardo da Vinci ».

Ottobre 1922

GIORNALE DEGLI ECONOMISTI
E
RIVISTA DI STATISTICA

Inflazione monetaria e corso dei cambi

CAPITOLO III.

Le leggi del prezzo corrente dei cambi e dell'oro nell'economia normale di pace.

SOMMARIO: 1. Elementi del mercato dei cambi — 2. Attriti e ostacoli alla circolazione internazionale dei vari beni — 3 e 4. Conseguenze relative — 5, 6, 7, 8, 9. La moneta metallica, i titoli, le merci, i servigi come strumento di saldo permanente della bilancia monetaria — 10. Formulazione provvisoria della teoria del mercato dei cambi — 11, 12, 13, 14, 15. Le concessioni di credito e le esportazioni di carta moneta come strumento di saldo temporaneo della bilancia monetaria — 16, 17. Formulazione definitiva della teoria del mercato dei cambi nell'ipotesi di un prezzo d'equilibrio costante. Equilibri temporanei e permanenti del mercato. Elementi determinanti l'ampiezza e la durata delle oscillazioni dei cambi — 18. Casi salienti di perturbamenti dei cambi — 19. Complicazioni derivanti da mutamenti simultanei del prezzo d'equilibrio -- 20, 21. Casistica relativa — 22, 23. Correlazione tra i movimenti del prezzo corrente e del prezzo d'equilibrio dei cambi in qualsiasi ciclo di perturbamento del mercato.

1. — Determinate le leggi del prezzo d'equilibrio passiamo alla determinazione delle leggi del prezzo corrente dei cambi e dell'oro. Il prezzo corrente, come si è già detto, è il prezzo che si fissa sul mercato in relazione alle mutevoli condizioni della domanda ed offerta di mezzi di pagamento per l'estero. Ai pagamenti esteri provvedono normalmente le divise straniere, ma in dati casi e condizioni vi provvedono altresì i metalli preziosi. Quindi se normalmente la domanda e l'offerta di mezzi di pagamento constano delle sole domande ed offerte di lettere di cambio, in alcuni casi esse constano di due fasci distinti di domande ed offerte, di cui l'uno mette capo al mercato dei metalli preziosi, l'altro al mercato dei cambi. Rappresentano questi due fasci, l'uno rispetto all'altro, due gruppi di domande e di offerte rivali, che, nei limiti del rispettivo grado di rivalità, tendono a sostituirsi a vicenda.

Fra i vari paesi intercedono rapporti economici svariatissimi: rapporti di scambio di prodotti, determinati per lo più da divergenze nei rispettivi costi comparati; rapporti di scambio di titoli, derivanti dalla diversa disponibilità in ciascun paese di risparmi per investimenti a lungo termine o dalla prefe-

renza di ciascun paese per dati gruppi di titoli (1); rapporti di scambio di servigi, dipendenti dalle attitudini naturali o acquisite di ciascun paese a produrre servigi determinati; rapporti di credito a breve scadenza, mercè i quali un paese cede ad un altro, prodotti, titoli, servigi, contro una semplice promessa di pagamento futuro. Ognuno di tali scambi dà luogo in ciascun paese all'importazione ed esportazione di queste varie categorie di beni. Quindi ogni paese importa ed esporta merci, titoli, servigi ed importa od esporta altresì, secondo i casi, promesse di pagamenti futuri, cioè più brevemente *moneta futura* (2). Ogni esportazione di prodotti, di titoli, di servigi, di moneta futura dà origine a un credito del paese esportatore verso quello importatore, credito che, qualunque sia il modo in cui esso sarà in definitiva riscosso, dà luogo nel paese esportatore alla creazione di un valore corrispondente di divisa estera, che, (se si eccettua la parte di essa che in dati casi viene esportata per ritirarne l'ammontare in metalli preziosi) viene nel paese esportatore messa in vendita sul mercato dei cambi. Quindi l'offerta di divisa estera non è che la manifestazione esteriore di esportazioni di merci, di titoli, di servigi, già avvenute, o che si presume debbano avvenire in un futuro più o meno lontano, e di cui frattanto, per ragioni di convenienza, determinate da condizioni particolari del mercato, si antecipano, coll'esportazione della moneta futura, i mezzi di pagamento relativi, in attesa che esse si verifichino effettivamente. Analogamente ogni importazione di merci, di titoli, di servigi crea un debito del paese importatore verso gli altri e dà origine a una domanda di mezzi di pagamento per l'estero; domanda che, se si eccettua la parte di essa che in dati casi viene soddisfatta dal mercato dei metalli preziosi, si traduce in una corrispondente domanda di tale divisa. Quindi la domanda di divisa estera non è che la manifestazione esteriore di importazioni di merci, di titoli, di servigi già avvenute, o che, come per l'offerta, si presume debbano verificarsi in un avvenire più o meno lontano.

Le importazioni ed esportazioni di moneta metallica, di titoli, di merci, di servigi, di moneta futura si effettuano tra paese e paese in ciascun momento in un determinato ammontare, dipendente dalle condizioni comparative dei mercati esteri e nazionali. Ne risulta in ogni paese in ciascun momento un ammontare determinato delle importazioni ed esportazioni complessive; e quindi un ammontare determinato della domanda ed offerta di lettere di cambio. Ora il cambio si determina, come si è visto, in funzione di questa e di quella;

(1) È noto che alcuni paesi, come per es. la Francia, hanno la predilezione per i titoli a reddito fisso, che danno un reddito basso ma sicuro, mentre altri paesi, come per es. l'Inghilterra, preferiscono i titoli a reddito variabile, che danno un reddito elevato ma aleatorio. È evidente che indipendentemente dalla diversa disponibilità di risparmi in cerca d'investimento, tra cotesti paesi possono intervenire, in conseguenza appunto della diversa loro preferenza, scambi anche continui di titoli a reddito fisso e di titoli a reddito variabile.

(2) Per una più ampia trattazione dei problemi fondamentali che si riconnettono alla circolazione internazionale della moneta futura vedi il nostro lavoro su *Le Banche e il mercato monetario*, a pagg. 307 e segg.

si determina cioè in ciascun momento a quel prezzo al quale la domanda di lettere di cambio risulta esattamente uguale all'offerta. Ma a base di questa e di quella stanno, come pure si è visto, da un lato le importazioni, dall'altro le esportazioni, di merci, di titoli, di servigi, di metalli preziosi avvenute o da avvenire. Quindi a base del prezzo del cambio stanno in ultima analisi le importazioni ed esportazioni di tutte queste categorie di beni. E in ciascun momento perciò il cambio si stabilisce a quel prezzo al quale, in relazione alle condizioni del momento, l'ammontare complessivo delle varie importazioni è esattamente uguale all'ammontare complessivo delle varie esportazioni; e quindi, secondo che ne risulta, ad un prezzo ora maggiore, ora minore, ora eventualmente uguale al prezzo d'equilibrio.

Ma il cambio, se superiore a questo, tende, come sappiamo e come vedremo meglio in appresso, ad espandere le esportazioni e a contrarre le importazioni; se inferiore a contrarre le esportazioni ed espandere le importazioni; tende cioè a modificare le importazioni e le esportazioni dei singoli beni in modo che le importazioni ed esportazioni complessive, qualunque sia il loro ammontare relativo iniziale, vengano in definitiva ad eguagliarsi fra loro al prezzo d'equilibrio del cambio. Ma il prezzo corrente a cui ciò si verifica è precisamente il prezzo d'equilibrio. Quindi reagendo nel modo indicato su queste e su quelle il cambio reagisce in definitiva su sè stesso, fa sì cioè che, qualunque sia il suo prezzo iniziale, esso tenda in definitiva a uniformarsi al proprio prezzo d'equilibrio. E il fatto perciò che il prezzo del cambio si stabilisca in funzione delle importazioni ed esportazioni complessive non contrasta, anzi asseconda questa sua tendenza fondamentale (1).

Ma se il cambio tende al proprio prezzo d'equilibrio e se, conseguentemente, una volta fissatosi a questo non può allontanarsene spontaneamente, esso può però esserne allontanato da qualche fenomeno perturbatore. Le condizioni da cui in ciascun momento dipende l'ammontare preciso delle impor-

(1) Due quindi, globalmente considerati, sono, in ultima analisi, i fattori fondamentali che in ciascun momento influiscono sul corso dei cambi e dell'oro: 1) lo stato della così detta *bilancia dei pagamenti*, cioè l'ammontare delle importazioni ed esportazioni complessive di ogni genere; 2) *il grado relativo d'inflazione della circolazione*. Il primo fattore determina il prezzo corrente, il secondo il prezzo d'equilibrio dei cambi. Ora l'azione del primo fattore, che può sembrare in apparenza indipendente da quella del secondo, è invece come si è visto nel testo, strettamente legata ad essa. Ed il vincolo di dipendenza da essa è dato dal trasferimento di oro, di titoli, di prodotti che si effettua da un paese all'altro, ogni qualvolta, in seguito a un mutamento dello stato relativo della circolazione, la divergenza emergente tra i prezzi interni e gli esteri non risulti più esattamente compensata dal corso dei cambi. Nel considerare come normalmente autonomi questi due fattori, sta l'errore di quanti negano l'influenza della quantità relativa della carta sull'aggio e sul corso dei cambi per affermare l'influenza sovrana della domanda ed offerta di oro o di lettere di cambio, come se questa domanda ed offerta non fossero fenomeni derivati e a lungo andare, in regime di libera circolazione internazionale dei titoli, dell'oro, dei prodotti non fossero in ultima analisi una funzione dello stato della circolazione. (FERRARIS, *Moneta e corso forzoso*, Milano 1879 pag. 37 e *Saggi di Economia statistica e scienza dell'amministrazione*, Torino 1880, pag. 367 e segg.).

tazioni ed esportazioni delle singole categorie di beni in corrispondenza al prezzo di equilibrio del cambio sono infatti soggette a mutare per l'intervento di fenomeni perturbatori. Deficienza o abbondanza di raccolti; mutamento nell'indirizzo della politica commerciale; mutamento del saggio dell'interesse all'interno o all'estero; crisi di produzione o di credito; speculazioni e arbitraggi internazionali; aperture o chiusure di credito all'estero; tensioni monetarie di carattere stagionale, questi ed altri sono i perturbamenti in parola. Alcuni di essi, come è noto, modificano l'ammontare delle importazioni o delle esportazioni di moneta metallica, altri l'ammontare delle importazioni e delle esportazioni di titoli, altri quello delle importazioni ed esportazioni di merci e servigi, altri infine quello delle importazioni ed esportazioni di moneta futura. Il risultato però è in tutti i casi lo stesso: un mutamento dell'ammontare relativo delle importazioni ed esportazioni complessive e quindi un mutamento in un senso o nell'altro del prezzo corrente del cambio.

Ma il rialzo del cambio al di sopra o il suo ribasso al di sotto del prezzo d'equilibrio, tende, come si è visto, a modificare le importazioni e le esportazioni di ciascuna categoria di beni in modo da far ritornare il cambio stesso a tale prezzo d'equilibrio. Onde le deviazioni del cambio da questo, qualunque ne sia la causa determinante, non possono essere che temporanee; ed il prezzo corrente perciò soggiace a un movimento oscillatorio, avente per proprio centro il prezzo d'equilibrio.

Ma se i movimenti dei cambi s'imperniano attorno al prezzo d'equilibrio, i movimenti effettivi che, in caso di perturbamento del mercato, questi subiscono sono evidentemente diversi secondo che il prezzo di equilibrio rimanga nel frattempo costante oppure muti. Due sono quindi, sotto questo rispetto, le condizioni in base alle quali il problema può essere studiato. La prima corrisponde al caso più semplice; la seconda a un caso più complesso. Ma quest'ultimo non è che una variante del primo. Per poter quindi risolvere i problemi ad esso relativi è necessario avere prima risoluti quelli relativi al primo. Noi dovremo quindi incominciare dall'esame del caso più semplice, per passare poi a quello del caso più complesso.

Se non che le condizioni che stanno a base del caso più semplice sono, in sostanza, più ipotetiche che reali. Noi abbiamo visto quali e quante sieno le condizioni che concorrono a determinare il prezzo d'equilibrio. Ora siccome è impossibile che, nel mondo economico reale tutte coteste condizioni rimangano per un certo tempo immutate, è impossibile che il prezzo d'equilibrio rimanga, sia pure per breve tempo, costante. L'ipotesi adunque di un prezzo d'equilibrio costante è più che altro un'ipotesi teorica; e le conclusioni ad essa relative non corrispondono quindi che in modo molto largamente approssimativo alla realtà. L'ipotesi reale è quella di un prezzo d'equilibrio variabile. E solo le conclusioni che da essa si ricavano possono quindi considerarsi come corrispondenti al vero. I due casi adunque, più che due aspetti diversi ma reali dello stesso problema, rappresentano due gradi successivi di approssimazione della teoria alla realtà.

a) Le leggi del prezzo corrente dei cambi e dell'oro nell'ipotesi di un prezzo d'equilibrio costante.

(1ª *approssimazione*).

2. — L'azione che il cambio alto o basso esercita sulle importazioni e sulle esportazioni si riduce a questo: di promuovere o limitare secondo i casi i trasferimenti da paese a paese di metalli preziosi, di merci, di servizi, di titoli, di moneta futura. Se tali trasferimenti si effettuassero senza attriti ed ostacoli, la loro reazione sul cambio sarebbe così pronta ed energica da ridurre le deviazioni di questo, anche in presenza di cospicui perturbamenti del mercato, a proporzioni così piccole e di breve durata da poter essere trascurate. In tale ipotesi il prezzo corrente potrebbe, *grosso-modo*, considerarsi come identico al prezzo di equilibrio e le leggi che lo disciplinano, come implicite nelle leggi di questo. Ma così invece non è. Il trasferimento di merci, di titoli, di servigi, di moneta metallica, di moneta futura da un paese all'altro, incontra attriti ed ostacoli più o meno rilevanti e di varia natura. La reazione contro le deviazioni dei cambi è conseguentemente meno pronta ed energica; e tali deviazioni possono quindi eventualmente assumere proporzioni anche cospicue ed essere di lunga durata. Il prezzo corrente del cambio cioè non può seguire che molto imperfettamente l'andamento del suo prezzo d'equilibrio; e, benchè si trovi pur sempre vincolato a questo, obbedisce a leggi proprie. Sono queste leggi che noi dovremo studiare; e per farlo non avremo che ad esaminare il modo in cui in caso di perturbamento del mercato il prezzo corrente del cambio si comporta in presenza degli attriti ed ostacoli in parola. Di questi alcuni sono propri alla vita economica normale e compariscono quindi in tutti i casi; altri hanno carattere puramente eccezionale e non compariscono che in dati casi e circostanze. Sono attriti e ostacoli del primo gruppo le *spese di trasporto*, nelle quali vanno comprese oltre che le spese di trasporto propriamente dette, quelle di assicurazione, di commissione ecc., cioè in breve tutte le spese che chi trasferisce un bene qualsiasi da un paese all'altro deve sostenere (1). Gli attriti ed ostacoli del secondo gruppo sono costituiti da tutte quelle limitazioni o proibizioni alle importazioni od esportazioni di merci, di titoli, di servigi, di metalli preziosi, di moneta futura, che un paese può introdurre in dati momenti e circostanze per raggiungere fini determinati, e che, come è noto, furono tanta parte della legislazione economica di guerra durante l'ultima conflagrazione mondiale.

L'azione di questi due gruppi di attriti ed ostacoli sul prezzo corrente dei cambi è alquanto diversa e presenta il problema sotto due aspetti differenti. L'azione del primo gruppo presenta il problema in rapporto alle condizioni normali della vita economica e del mercato dei cambi, l'azione del secondo in rapporto alle condizioni anormali di quella e di questo; condizioni

(1) MARSHALL, *Industry and Trade* London 1919, pag. 27.

anormali che, se possono in dati casi verificarsi anche in tempo di pace, sono però in massima proprie del tempo di guerra. Lo studio quindi del prezzo corrente dei cambi, va diviso in due parti; l'una relativa all'economia normale di pace, l'altra relativa all'economia eccezionale di guerra. Allo studio della prima dedicheremo la parte rimanente di questo capitolo; allo studio della seconda il capitolo successivo.

3. — Nell'economia normale di pace la presenza degli attriti ed ostacoli sopra indicati esercita sul mercato dei cambi due influenze, fa sì cioè: 1) che in caso di deviazioni del prezzo corrente dal prezzo d'equilibrio dei cambi i così detti correttivi di questi entrino in azione solo in quanto e dopo che tali deviazioni abbiano raggiunto una misura determinata; 2) che anche nei casi in cui esse raggiungano o superino tale misura, l'azione dei correttivi in parola, sia nel complesso tarda e poco energica. Due sono conseguentemente i problemi che la presenza degli attriti ed ostacoli pone in evidenza e cioè: 1) la determinazione dei limiti entro i quali trova effettivo riscontro la tendenza del prezzo corrente dei cambi e dell'oro a conformarsi al rispettivo prezzo di equilibrio e di entrambi a conformarsi fra loro; 2) la determinazione delle leggi che, in dipendenza dell'azione tarda e poco energica dei correttivi dei cambi, regolano, in caso di perturbamento del mercato, le deviazioni di quelli dal prezzo d'equilibrio. La soluzione del primo problema ci ricondurrà al nocciolo della teoria dell'equilibrio del mercato dei cambi e ci permetterà di renderla meglio rispondente alla realtà. La soluzione del secondo ci porterà senz'altro alla formulazione delle leggi generali del prezzo corrente dei cambi e dell'oro.

Il primo problema sorge quasi esclusivamente in dipendenza di quegli attriti ed ostacoli che abbiamo designato col termine comprensivo di *spese di trasporto*. Due sono a questo riguardo i lati da considerare: 1) la tendenza del prezzo dell'oro e del cambio a coincidere fra loro; 2) la tendenza di questo e di quello a conformarsi al rispettivo prezzo d'equilibrio.

In quanto al primo punto esso si ricollega alla teoria dei così detti *punti metallici*, su cui può dirsi pacifica l'opinione degli economisti, e su cui quindi non insisteremo (1). E da tale teoria si ricava che il prezzo dei cambi e dell'oro, pur tendendo a coincidere fra loro, possono tuttavia, in conseguenza delle spese di trasporto e di assicurazione, sensibili per l'oro e irrilevanti per la divisa estera, divergere l'uno dall'altro, ma in misura non superiore ai limiti segnati dai punti metallici.

In quanto al secondo punto, vale per esso, con qualche variante, la conclusione ora prospettata per il primo. Ogni trasferimento di titoli, di merci, di servigi da un paese all'altro, importa infatti un trasferimento inverso, a titolo di pagamento, di altri titoli, merci, servigi, di moneta futura. Ad entrambi questi trasferimenti vanno annesse spese di trasporto, che rappresentano globalmente il costo di ciascuna coppia completa di scambi. Ora è evidente che,

(1) Goschen, *The theory of the foreign exchanges*, London, 1916, pag. 45.

se tali spese globali sono superiori al divario esistente tra il rapporto $\frac{P_\alpha}{P_\beta}$ e i rapporti $\frac{m\alpha}{m\beta}$ e $\frac{m\alpha}{c\beta}$, nessuno scambio internazionale di merci, di titoli, di servigi contro oro o divisa può effettuarsi, ancorchè quei rapporti non coincidano perfettamente fra loro. Ma non effettuandosi scambio alcuno, il divario in parola permane. Onde anche tra il rapporto $\frac{P_\alpha}{P_\beta}$ e gli altri due può sussistere un divario. Avuto adunque riguardo alle spese di trasporto, i tre rapporti considerati possono, entro dati limiti, divergere fra loro non ostante l'azione delle forze equilibratrici. La coincidenza perfetta tra essi, pure individuando la posizione di equilibrio del mercato, non è di fatto rigorosamente necessaria perchè questo si trovi in condizioni statiche. E la legge secondo la quale il prezzo corrente dell'oro e dei cambi, tendono, in condizioni di equilibrio, a coincidere fra loro e a coincidere col rapporto dei prezzi generali, va quindi interpretata nel senso che la coincidenza tra quei rapporti debba intendersi non già assoluta e rigorosa, ma semplicemente relativa, nei limiti cioè in cui essa risulta materialmente possibile, in dipendenza delle spese di trasporto.

Che se tali spese segnano i limiti estremi delle possibili divergenze tra i rapporti in parola, quei limiti si spostano necessariamente col variare di queste spese. Quindi le possibili divergenze tra quei rapporti sono minime, ogni qualvolta e finchè, ciò che è il caso dei tempi normali di pace, i trasporti dei titoli, delle merci, dell'oro, delle divise, sieno facili e poco costosi, e diventano invece cospicue ogni qualvolta e finchè, ciò che è il caso dei tempi di guerra, i trasporti in parola diventino difficili e costosi (1).

4. — Risoluto il primo problema passiamo al secondo. Si è detto che la presenza degli attriti ed ostacoli indicati rende l'azione dei correttivi dei cambi lenta e poco energica. Ciò fa sì che in caso di perturbamento del mercato le deviazioni dei cambi che ne derivano, possano essere talvolta anche ampie e di lunga durata. Le leggi del prezzo corrente altro non sono che le leggi di tali deviazioni. E poichè queste sono grandezze a due dimensioni; l'ampiezza e la durata, così il nostro compito si riduce a questo: di determinare le condizioni che influiscono: 1) sull'ampiezza; 2) sulla durata delle deviazioni del prezzo corrente dei cambi e dell'oro dal loro prezzo d'equilibrio. Cominciamo dal primo punto.

Si è visto che il cambio corregge le proprie deviazioni modificando le im-

(1) Quanto sta scritto nel testo venne confermato dalle vicende dei cambi allo scoppio della conflagrazione mondiale. I punti metallici dei cambi della Francia, della Germania, degli Stati Uniti con la Gran Brettagna, che s'aggiravano nell'anteguerra tra il 4 e l'8 per mille, balzarono subito dopo lo scoppio della guerra al 4 per cento ed oltre (*Gold points of the principal gold exchanges* in *the Economist* (di Londra) 8 agosto 1914; WITHERS, *War and Lombard Street*, London, 1917 pag. 45; VISSERING, *The Netherlands bank and the war* in *the Economic Journal*, 1917, pag. 174).

portazioni ed esportazioni delle merci, dei titoli, dei servigi, dell'oro, della moneta futura. Questo avviene perchè tali importazioni ed esportazioni sono funzione, oltre che di molteplici altri fattori, del corso dei cambi. In senso lato possono quindi considerarsi correttivi dei cambi le importazioni ed esportazioni di tutte queste categorie di beni. Se non che i mutamenti di queste esportazioni ed importazioni trovansi contrastati dai rispettivi attriti ed ostacoli. Per risolvere quindi il primo punto noi dovremo studiare in qual modo cotesti correttivi isolatamente e cumulativamente si comportino sotto l'azione combinata delle deviazioni dei cambi e degli attriti ed ostacoli relativi.

Di questi correttivi alcuni esplicano un'azione che, avuto riguardo ai limiti di tempo riferibili agli equilibri della bilancia monetaria, può considerarsi di carattere permanente; altri un'azione di carattere temporaneo. Sono correttivi del primo gruppo le esportazioni ed importazioni di oro, di titoli, di merci, di servizi. Sono correttivi del secondo gruppo le esportazioni ed importazioni di moneta futura, e, come si vedrà in seguito, di biglietti a corso forzoso. Noi studieremo anzitutto l'azione dei primi, quindi l'azione dei secondi. Avvertiamo subito che, per ragioni di brevità noi esamineremo soltanto il caso di perturbamenti che determinino deviazioni dei cambi al di sopra del prezzo d'equilibrio. Ma le conclusioni relative a tale caso valgono, *mutatis mutandis* anche per il caso di perturbamenti determinanti deviazioni al di sotto di cotesto prezzo. Onde tali conclusioni, ancorchè riferite ad uno solo dei due casi possibili, vanno considerate come valevoli per entrambi.

5. — Incominciamo dai correttivi ad azione di carattere permanente e prendiamo anzitutto a considerare la moneta metallica. Il trasferimento di moneta metallica da un paese all'altro esplica, nei paesi a circolazione normale, un'azione correttrice poderosa sui cambi; e ciò sia perch'esso entra in azione automaticamente non appena le deviazioni dei cambi raggiungano i limiti dei così detti punti metallici e impedisce quindi che il prezzo di questi oltrepassi tali limiti, sia perch'esso, nell'effettuarsi, modifica le condizioni monetarie iniziali e provvede con ciò successivamente a ristabilire l'equilibrio dei cambi. Ora tutto ciò si verifica in misura e con intensità molto attenuata nei paesi a corso forzoso. Strumento di pagamento internazionale anche per questi, la moneta metallica non occupa però in essi che la posizione subordinata di una merce qualsiasi. Quindi il suo prezzo in carta si determina in funzione del grado d'inflazione della circolazione e della domanda di mezzi di pagamento per l'estero; si determina cioè in funzione degli stessi elementi che determinano il corso dei cambi e varia quindi parallelamente a questo. Ciò essendo mancano nei paesi a corso forzoso dei punti metallici fissi, e, per quanto dipende almeno dalle esportazioni della moneta metallica, non esistono limiti assegnabili alle deviazioni del cambio.

La moneta metallica infatti diviene esportabile solo nel caso in cui, per particolari condizioni del mercato, il suo prezzo risulti inferiore al prezzo del cambio in una misura maggiore delle spese di trasporto ad essa relative. Ora

ciò può avvenire indifferentemente ad un prezzo alto o ad un prezzo basso dei cambi. Ma può anche non avvenire in corrispondenza a prezzo alcuno. Onde l'esportazione di moneta metallica, che nei paesi a circolazione normale entra sistematicamente in azione non appena le deviazioni del cambio raggiungano una misura determinata, non entra in azione nei paesi a corso forzoso che eccezionalmente e di rado anche in presenza di cambi notevolmente elevati.

Ma anche nei casi in cui tale esportazione si verifica la sua azione è nel complesso di poco rilievo. Non v'ha dubbio che all'atto in cui si verifica, essa mitiga l'asprezza del cambio, o, per meglio dire, ne modera l'ascesa. Ma ad eccezione di quest'azione momentanea essa non reca alcun sensibile effetto ulteriore. E' noto che fra due paesi a circolazione normale il trasferimento di moneta metallica altera simultaneamente e in senso opposto il livello dei prezzi di entrambi, e che è appunto, pel tramite di questo duplice loro spostamento, ch'esso elimina lo squilibrio iniziale della bilancia dei pagamenti, di cui è l'indice e il prodotto. Ora nei paesi a corso forzoso ciò si verifica con intensità molto minore o, secondo i casi, non si verifica affatto. Due sono infatti i casi possibili e cioè: che il trasferimento di moneta metallica avvenga tra un paese a corso forzoso e uno a circolazione normale, oppure tra due paesi, entrambi a corso forzoso. Nei paesi a corso forzoso la massa del medio circolante è, come è noto, indipendente dalle scorte metalliche disponibili. Quindi l'importazione o l'esportazione di queste non ne modifica il volume; nè modifica per conseguenza l'esistente livello dei prezzi. Ne segue che, mentre nel caso di due paesi a circolazione normale lo spostamento dei prezzi, derivante dal trasferimento di moneta è, come si è visto, bilaterale, e duplice quindi la sua azione sui cambi, nel caso in cui uno dei due paesi sia a corso forzoso quello spostamento è semplicemente unilaterale e meno intensa quindi la sua azione correttrice dei cambi. Che se poi entrambi i paesi sono a corso forzoso, in tal caso, siccome il trasferimento di moneta dall'uno all'altro non modifica, almeno sensibilmente, le condizioni monetarie di nessuno dei due, quell'azione risulta addirittura nulla. Perciò, concludendo, nei paesi a corso forzoso le esportazioni di moneta metallica non soltanto si verificano raramente, ma anche quando si verificano non esercitano che un'azione assai moderata. Ond'esse rappresentano per tali paesi un correttivo imperfetto dei cambi, un correttivo su cui essi non possono contare che molto mediocremente in caso di cambi sfavorevoli.

6. — Passiamo ora ad esaminare l'azione dei titoli, delle merci, dei servizi, della moneta futura. Di alcuni di questi gruppi di beni l'azione correttrice è immediata. Di altri invece essa è in parte immediata e in parte tarda e lenta, cioè remota. Anche di questi elementi si dovrà tener conto nelle indagini che seguono. Le esportazioni e le importazioni di ciascun gruppo di cotesti beni, che, come è noto, vengono rispettivamente stimolate e limitate dalle deviazioni del cambio, rappresentano, come si è visto, il mezzo pel tra-

mite del quale i beni di ciascun gruppo fungono da correttivi dei cambi. Ma a queste importazioni ed esportazioni si oppongono gli attriti ed ostacoli inerenti a ciascun gruppo di beni. Onde, avuto riguardo al modo in cui ciascun gruppo si comporta come correttivo dei cambi, hanno importanza: 1) il prezzo del cambio a partire dal quale le importazioni ed esportazioni dei beni in parola cominciano a modificarsi, cioè la misura nella quale i cambi devono elevarsi per fare entrare in azione i vari gruppi di correttivi; 2) la misura nella quale le esportazioni ed importazioni dei vari gruppi di beni si modificano per ogni dato rialzo del cambio al di sopra del prezzo minimo di cui al N. 1), e quindi la misura nella quale per ogni data eccedenza dei debiti da pagare all'estero, il cambio deve elevarsi perchè al saldo di tale eccedenza provveda per intero ciascun gruppo di correttivi. La soluzione del primo punto serve a determinare il *grado di prontezza* con cui, in caso di cambi sfavorevoli, i vari gruppi di correttivi entrano in azione; la soluzione del secondo punto il *grado di efficacia* con cui essi, una volta entrati in azione, reagiscono contro il rialzo del cambio. Noi dovremo risolvere questi due punti per tutti i gruppi di beni.

Incominciamo dai titoli. Per determinare il modo in cui questi agiscono, occorre anzitutto esaminare gli elementi determinanti il loro prezzo. Dei beni suscettibili di circolazione internazionale, alcuni, come le merci, i servizi, la moneta metallica hanno valore per sè stessi, e diventano quindi esportabili non appena il loro prezzo in moneta estera risulti, per effetto del rialzo del cambio, inferiore al loro prezzo sui mercati stranieri, in misura anche di poco superiore alle rispettive spese di trasporto. Altri invece, e sono questi appunto i titoli, più che beni veri e propri sono segni rappresentativi di beni determinati. Essi rappresentano infatti o una promessa di pagamento futuro di una data somma e dei relativi interessi (obbligazioni redimibili, obbligazioni cambiarie); oppure l'impegno di corresponsione perpetua di un dato interesse (debiti consolidati); oppure infine una quota parte di una data massa di beni strumentali (azioni). Essi quindi non hanno un valore proprio diretto, ma un valore puramente riflesso, dipendente dal valore che nei vari mercati viene attribuito ai beni che essi rappresentano. Il valore di una quota parte di una data massa di beni strumentali, costituenti il capitale di una data impresa, dipende anzitutto dal reddito ch'esso fornisce e dal saggio corrente dell'interesse. Ma il reddito ch'esso fornisce non è completamente sicuro. Esso trovasi esposto a dei rischi. La presenza di questi svaluta i beni che vi sono soggetti, e svaluta quindi i titoli rappresentanti quote parti di cotesti beni, cioè le azioni. Onde il valore di queste si determina in qualsiasi mercato in funzione: 1) del reddito ch'esse forniscono; 2) del saggio corrente dell'interesse; 3) di un *coefficiente di svalutazione* per i rischi, elemento assai complesso quest'ultimo che scomporremo fra breve nei suoi elementi costitutivi. Analogamente il valore di una promessa di pagamento futuro dipende (per quanto nei vari casi in modo e misura diversa, a seconda della natura di tale promessa medesima) dall'interesse che vi è annesso, dal saggio dell'interesse del mercato, dalla scadenza di tale promessa, dal coefficiente di svalutazione per i rischi relativi.

Di tutti questi fattori che concorrono a determinare il valore dei titoli, alcuni, come il reddito di questi, sono necessariamente uguali nei vari mercati, e non possono quindi determinare tra questi differenze di quotazione; altri invece, come il saggio dell'interesse e il coefficiente di svalutazione, possono essere uguali, ma possono anche essere diversi. Il coefficiente di svalutazione può essere diverso sia per il diverso apprezzamento che i diversi mercati fanno sull'entità del rischio, sia per la misura diversa in cui da mercato a mercato entrano a formare quel coefficiente gli altri elementi costitutivi. Comunque è evidente che se in due o più mercati il saggio dell'interesse e il coefficiente di svalutazione relativo a dati titoli sono uguali, o se, pur essendo diversi, differiscono fra loro in modo che le loro differenze si compensino esattamente, uguale risulta il prezzo di tali titoli nei vari mercati. Che se invece il saggio dell'interesse e il coefficiente di svalutazione differiscono da mercato a mercato e le loro differenze non si compensano, il prezzo dei titoli relativi risulta diverso nei vari mercati. Onde da questi due fattori dipende se in due o più mercati titoli determinati abbiano lo stesso valore o valore diverso.

Ciò posto passiamo ad esaminare gli elementi costituenti il coefficiente di svalutazione. Le azioni rappresentanti quote parti del capitale di un'impresa trovansi esposte a dei rischi dipendenti dall'avvedutezza ed abilità dei dirigenti l'impresa stessa, dalla natura di questa, dalle congiunture del mercato, dalla stabilità politica, solidità economica e monetaria del paese in cui tali capitali si trovano; rischi che rendono incerto ed instabile il loro reddito. Le promesse di pagamenti futuri trovansi esposte al rischio che al momento dovuto il pagamento non sia effettuato, almeno nella sua totalità; e ciò in dipendenza dell'onestà della persona o dell'ente debitore, della sua solidità economica, della solidità economica, politica, monetaria del paese in cui esso risiede. Il valore effettivo attuale di titoli esposti a simili rischi non può evidentemente essere uguale al valore ch'essi avrebbero qualora ne fossero esenti e che si commisura per le azioni all'ammontare del loro reddito attuale capitalizzato, per le promesse di pagamento al loro valore nominale; ma deve esserne inferiore e precisamente uguale a tale valore, diminuito della quota corrispondente alla entità del rischio, commisurantesi tale quota per le azioni al grado di probabilità che in dipendenza delle condizioni indicate, il loro reddito nella misura attuale o in una misura maggiore o minore abbia a continuare in avvenire; per le promesse di pagamento al grado di probabilità che, in dipendenza pure delle condizioni indicate, la persona o l'ente debitore tenga a suo tempo fede ai suoi impegni nella totalità oppure in parte.

Ma questo grado di probabilità, ancorchè sia un dato di fatto, non è suscettibile di misurazione obiettiva. Esso viene valutato da ciascun individuo in relazione al giudizio che ciascuno formula sugli effetti globali delle condizioni indicate. E dall'insieme dei giudizi individuali deriva il giudizio collettivo del mercato, cioè il grado di fiducia che questo, in dipendenza dell'apprezzamento collettivo sull'entità del rischio, pone sulla solidità dei titoli, vale

a dire sulla consistenza reale dei beni presenti e futuri di cui i titoli sono i segni rappresentativi (1). Onde il grado di fiducia o, ciò che è lo stesso, l'apprezzamento sull'entità del rischio, di cui esso è la risultante, entra anzitutto come primo elemento determinante il coefficiente di svalutazione.

Ma chi acquista titoli, sia pure svalutati in relazione all'entità del rischio, si espone al rischio medesimo. Infatti la svalutazione nella misura indicata, serve a compensare esattamente il rischio, per la grande massa dei casi, non per ogni caso singolo. Perchè quindi i titoli trovino acquirenti occorre che il loro prezzo sia tale da offrire a questi un margine di compenso sufficiente a vincere la loro riluttanza ad assumersi il rischio medesimo. Occorre cioè ch'essi si svalutino in una misura maggiore di quella corrispondente all'entità del rischio. Due sono quindi in conclusione gli elementi principali determinanti il coefficiente di svalutazione, e cioè: 1) il grado di fiducia che i titoli ispirano sul mercato; 2) il grado di riluttanza, cioè la disposizione maggiore o minore degli acquirenti ad assumersi i rischi relativi (2). Ma l'elemento 2) dipende a sua volta da diversi fattori e cioè: α) dall'indole speciale dei risparmiatori, cioè dalla loro propensione naturale ad esporsi ai rischi; β) dalla grandezza del rischio, essendo evidente che in via normale, ed entro dati limiti, la disposizione di ogni singolo risparmiatore, ad esporre la propria ricchezza a un dato rischio è, a parità dell'elemento α), tanto maggiore, quanto minore è il rischio medesimo; γ) dalla ricchezza complessiva di ciascun risparmiatore; δ) dalla parte della ricchezza di ciascun risparmiatore, che trovasi già esposta a quel dato rischio.

Che la condizione γ) corrisponda alla realtà apparisce evidente ove si rifletta: I) che quanto maggiore è la ricchezza di un individuo, tanto maggiore è la probabilità che, mediante un'adeguata distribuzione delle varie parti di essa fra i vari impieghi, i rischi inerenti a ciascun impiego si compensino fra loro; e quindi tanto maggiore la propensione dell'individuo stesso ad esporsi a ciascuno dei rischi in parola; II) che, anche indipendentemente da ciò, quanto maggiore è la ricchezza di un individuo, tanto maggiore, a parità d'ogni altra condizione, è la sua propensione ad esporne una parte qualsiasi ad un rischio determinato.

Quanto alla condizione δ) è ovvio che, quanto maggiore è la parte degli averi di un dato individuo già esposta a un dato rischio, tanto minore è la probabilità che i rischi a cui trovansi esposte le varie parti dei detti averi si compensino esattamente, e tanto minore quindi la propensione dell'individuo stesso ad estendere ad altre parti degli stessi averi quel medesimo rischio. Scomposto così il coefficiente di svalutazione nei suoi principali elementi costitutivi, i fattori determinanti il prezzo di mercato dei titoli sono: 1) il reddito ch'essi forniscono; 2) il saggio corrente dell'interesse; 3) la fiducia che i titoli

(1) MARSHALL, *Industry and Trade*, London, 1919, pagg. 165-6.

(2) Per un'ampia trattazione dell'influenza dell'elemento del rischio sul prezzo dei titoli vedi: FISHER, *The nature of capital and income*, New-York, 1912, p. 265 e segg.

ispirano, cioè la valutazione collettiva del mercato sulla natura e misura del rischio annesso ai titoli stessi; 4) il fascio di fattori determinanti in ogni momento la disposizione della classe dei risparmiatori ad assumersi il rischio in parola e cioè: α) l'indole dei vari risparmiatori: β) la grandezza del rischio; γ) la ricchezza complessiva dei risparmiatori stessi; δ) la parte di tale ricchezza già investita in quei dati titoli, cioè già esposta a quel dato rischio (1).

Di questi fattori, alcuni e cioè i N. 1), 3), α), β), γ), *non* variano col variare della massa complessiva dei titoli e in particolare di quei dati titoli disponibili sul mercato; altri e cioè i N. 2 e δ) variano col variare della quantità dei titoli disponibili. Ma variando questi due fattori, varia il prezzo di mercato. Onde il prezzo dei titoli in un mercato muta col mutare della loro quantità. Per quanto dipende dal N. 2) ogni mutamento della quantità dei titoli disponibili altera, pari restando tutte le altre condizioni, il rapporto tra domanda e offerta di investimenti del risparmio, da cui il saggio corrente dell'interesse dipende. Quindi altera il prezzo dei titoli. Più precisamente un aumento della loro quantità eleva il saggio dell'interesse e ne deprime il prezzo. Una diminuzione ne eleva il prezzo. In quanto al N. δ) è evidente che, aumentando la quantità di un dato titolo aumenta, pari restando tutte le altre condizioni, la parte della ricchezza dei risparmiatori investita in esso, cioè esposta al rischio ad esso relativo. Quindi diminuisce la disposizione dei risparmiatori stessi ad assumersi, con ulteriori acquisti del medesimo titolo, un incremento ulteriore della somma dei rischi ad esso relativi; cioè aumenta, per quanto dipende da quest'elemento, il coefficiente di svalutazione dei titoli. Ora è ovvio che la disposizione dei risparmiatori ad esporre una parte via via crescente dei loro averi ad un rischio determinato diminuisce, e quindi il coefficiente di svalutazione relativo aumenta, coll'aumentare di questa parte, in proporzioni tanto maggiori quanto più elevato è il rischio stesso. Onde, per quanto dipende dal N. δ), il prezzo al quale i risparmiatori sono disposti ad acquistare quantità via via maggiori dello stesso titolo, diminuisce, coll'aumentare di tale quantità, in una ragione crescente e tanto più rapidamente crescente quanto maggiore è il rischio. Due sono quindi, concludendo, i perturbamenti principali, che derivano dall'aumento della quantità disponibile di qualsiasi titolo

---

(1) Le condizioni segnate ai numeri 1) e 2) servono a determinare il valore che i titoli avrebbero qualora fossero esenti da rischio; le condizioni segnate ai numeri 1), 2) e 3) a determinare quello che il Fisher chiama *valore matematico* dei titoli, cioè il valore che essi assumono tenuto conto della probabilità matematica che il loro reddito attuale abbia o meno a continuare in avvenire; la condizione 4) serve a ricavare dal valore matematico, quello che il Fischer stesso chiama *valore commerciale*, cioè il prezzo che i singoli risparmiatori sono disposti a pagare, in relazione alla grandezza del rischio e alla loro propensione ad assumerlo. Come si vede la grandezza del rischio entra due volte nella determinazione del prezzo dei titoli e cioè una prima volta al N. 3) per determinare il loro valore matematico, una seconda volta al N. 3) per ricavare dal loro valore matematico il loro valore commerciale (Vedi: FISHER, *op. cit.*, pagg. 278 e 283 e Appendice al Cap. XVI a pag. 403).

sur un mercato e cioè: 1) un aumento del saggio corrente dell'interesse; 2) un aumento del coefficiente di svalutazione del titolo stesso. Questi due perturbamenti tendono, ciascuno per proprio conto, a deprimere il prezzo dei titoli. Onde pel tramite dell'azione simultanea e combinata di entrambi il prezzo di ciascun titolo tende a diminuire in qualsiasi mercato coll'aumentare della quantità disponibile. Ogni titolo in altri termini ha in ogni mercato una propria curva di domanda. Ma quali gli elementi determinanti l'elasticità di questa, nei vari punti della curva?

Come si è visto il prezzo dei titoli diminuisce tanto più rapidamente e secondo una ragione tanto più rapidamente crescente: 1) quanto maggiore è la misura in cui l'aumento della quantità dei titoli tende ad elevare sul mercato, il saggio corrente dell'interesse; 2) quanto maggiore nelle valutazioni del mercato, è il rischio inerente al titolo, cioè quanto minore è la fiducia ch'esso ispira. Onde l'elasticità della domanda dei titoli in corrispondenza a ciascun prezzo è tanto minore e va via via diminuendo tanto più rapidamente coll'aumentare del prezzo, quanto maggiore è la misura in cui nei vari casi si presentano queste due condizioni. Ora il grado di fiducia che un dato titolo ispira, e la misura nella quale il saggio dell'interesse muta col mutare della quantità dei titoli disponibili variano da mercato a mercato. Onde ogni titolo ha per lo più una curva di domanda diversa in ciascun mercato. E da ciò derivano conseguenze assai rilevanti per la distribuzione dei vari titoli fra i vari paesi.

È evidente infatti che, se sul mercato del paese emittente il prezzo di domanda di un dato titolo, corrispondente alla intera quantità di esso, è maggiore del prezzo di domanda dei mercati stranieri per quantità infinitesime del titolo stesso, l'intera massa di questo rimanein tal caso confinata al mercato interno. Se invece sul mercato del paese emittente il prezzo di domanda di un dato titolo per quantità infinitesime di esso è minore del prezzo di domanda dei mercati stranieri per l'intera quantità di esso, in tal caso l'intera massa del titolo migra all'estero e vi rimane finchè durino le condizioni in parola. Se infine sul mercato del paese emittente il prezzo di domanda di un dato titolo per l'intera massa di esso, è inferiore al prezzo di domanda dei mercati esteri per piccole quantità, ma superiore al prezzo di domanda di questi per l'intera massa, in tal caso, questa, qualora i due gruppi di mercati sieno fra loro comunicanti, si distribuisce tra il mercato nazionale e i mercati stranieri, e si distribuisce tra essi in proporzioni tali che, in relazione alle curve di domanda di ciascuno di essi, il suo prezzo, avuto riguardo alla moneta in cui trovasi espresso in ciascun mercato e al corso dei cambi relativo, risulti, compatibilmente colle spese di trasporto, uguale in tutti i mercati.

Quanto si è detto per un titolo vale naturalmente per qualsiasi altro e quindi per tutti i titoli di un dato paese. Onde un paese ha in un dato momento tutti i suoi titoli all'interno, oppure tutti all'estero, oppure una parte all'interno e una parte all'estero, secondo che si verifichi l'uno o l'altro dei tre gruppi di condizioni che stanno a base delle tre alternative indicate. Ma

le divergenze nei prezzi dei titoli tra due o più mercati dipendono come si è visto, a parità d'ogni altra condizione, da divergenze nel saggio comparativo dell'interesse, da divergenze nel coefficiente comparativo di svalutazione per i rischi. Quindi un paese ha tanta maggiore probabilità di conservare tutti i suoi titoli all'interno quanto minore è in esso: 1) il saggio comparativo dell'interesse; 2) il coefficiente comparativo di svalutazione. E poichè a formare questo concorre, fra l'altro, il grado di fiducia nei titoli stessi, così un paese ha tanta maggiore probabilità di trattenere nei propri mercati l'intera massa dei propri titoli, quanto maggiore, a parità d'ogni altra condizione, è il suo grado comparativo di fiducia per essi. Inversamente un paese ha tanta maggior probabilità di vedere i propri titoli migrare per intero all'estero quanto maggiore è in esso il saggio comparativo dell'interesse e quanto minore è il grado comparativo di fiducia ch'esso pone in essi. Un paese infine ha tanta maggiore probabilità di collocare i suoi titoli in parte all'interno e in parte all'estero quanto minori sono le divergenze tra i saggi comparativi dell'interesse e tra il grado comparativo di fiducia.

Il verificarsi dell'uno o dell'altro di questi tre casi ha somma importanza per l'impiego dei titoli come strumento di saldo internazionale. Nel primo caso infatti un paese, per effettuare tale saldo, ha a propria disposizione l'intera massa dei propri titoli; nel terzo una parte di essi soltanto; nel secondo non ne ha alcuno. I casi che effettivamente interessano sono quindi il 1° e il 3°. Noi dovremo esaminare per entrambi questi casi, in qual modo le condizioni proprie a ciascuno di essi influiscano, a) sulla prontezza, b) sull'efficacia dei titoli a fungere da strumento di pagamento internazionale.

Incominciamo dalla prontezza, prendendo le mosse dal terzo caso. I titoli che in questo caso un paese ha disponibili per l'esportazione possono essere o esclusivamente nazionali o nazionali ed esteri insieme. Vedremo le conseguenze che ne derivano. Supponiamo due paesi, il paese A a corso forzoso, il paese B indifferentemente a corso forzoso o a circolazione normale. Supponiamo inoltre che i mercati di questi due paesi, tra cui i titoli disponibili nel mercato del paese A si trovano distribuiti, sieno in perfetto equilibrio. In condizioni di equilibrio, i prezzi dei vari beni, compresi fra essi i titoli, si fissano, come si sa, tra due o più mercati comunicanti, a prezzi tali che stieno fra loro in un rapporto corrispondente al prezzo d'equilibrio dei cambi. Ora è evidente che, non appena il corso dei cambi si elevi nel paese A al di sopra di tale prezzo, i titoli sul mercato estero vengono a trovarsi quotati a un prezzo superiore a quello a cui, tenuto conto del nuovo prezzo dei cambi, essi verrebbero a costare sul mercato del paese A. Da ciò deriva la convenienza ad esportarli da questo. E tale convenienza dà luogo all'esportazione effettiva non appena, per effetto delle deviazioni del cambio, la divergenza dei prezzi sui due mercati sia diventata superiore alle spese di trasporto, non appena cioè il corso dei cambi si sia elevato nella misura necessaria a creare tra i prezzi dei due mercati la divergenza in parola. E poichè le spese di trasporto sono per lo più esigue per i titoli, così esigue sono in questo caso le deviazioni

dei cambi necessarie a suscitare l'esportazione dei titoli stessi. Ciò torna a dire che le esportazioni dei titoli entrano in questo caso in azione al menomo rialzo del cambio; che cioè i titoli fungono con estrema *prontezza* da strumento di saldo internazionale.

Non così invece nel caso 1º in cui i titoli disponibili nel paese a corso forzoso si trovino per intero sul mercato di questo. Tale caso si verifica, infatti, ogni qualvolta sul mercato del paese in considerazione il prezzo di domanda, per l'intera massa di tali titoli, sia superiore al prezzo di domanda dei mercati stranieri per una quantità anche piccola di essi. Date queste condizioni è evidente che, perchè tali titoli diventino esportabili, non basta che l'equivalente in moneta estera del loro prezzo sul mercato nazionale diminuisca, per effetto del rialzo del cambio, nella misura corrispondente alle spese di trasporto, ma occorre che esso diminuisca in una misura corrispondente e a tali spese e alla differenza tra i prezzi di domanda dei vari mercati. Ma perchè ciò avvenga è necessario, a parità d'ogni altra condizione, che il corso dei cambi si elevi in una misura maggiore che nel caso precedente. Onde in questo caso le esportazioni dei titoli entrano in azione a prezzi dei cambi più elevati che nel caso precedente, entrano cioè in azione meno prontamente che in questo. E i titoli perdono la loro posizione strategica di arma combattente di prima linea contro il rialzo del cambio.

Il primo caso ha, come si è visto, tanto maggiore probabilità di verificarsi, quanto minori, a parità d'ogni altra condizione, sono tra i vari mercati le divergenze nei saggi comparativi dell'interesse e nei gradi comparativi di fiducia. Quindi le esportazioni dei titoli hanno tanto maggiore probabilità di verificarsi anche per deviazioni dei cambi appena sufficienti a compensare le spese di trasporto, quanto minori sono quelle divergenze. Ed hanno invece tanto maggiore probabilità di richiedere, per effettuarsi, deviazioni dei cambi superiori a quelle indicate, quanto maggiori sono le divergenze in parola.

7. — Determinati gli elementi, che influiscono sul grado di prontezza passiamo a considerare quelli che influiscono sul *grado di efficacia* dei titoli. Da questo dipende la misura nella quale i titoli provvedono ai pagamenti internazionali ai vari prezzi del cambio; e quindi la misura nella quale, per ogni dato squilibrio della bilancia monetaria, il cambio deve elevarsi, perchè al saldo di questa i titoli provvedano per intero. Tale misura dipende da varie condizioni. Il rialzo del cambio infatti, suscita, come abbiamo visto, l'esportazione dei titoli dal paese in cui si verifica, abbassando l'equivalente in moneta estera dei prezzi interni, al di sotto dei prezzi dei paesi stranieri. Ma gli acquisti per l'esportazione nel paese a cambio rialzato tendono ad elevarvi il prezzo dei titoli; le vendite di tali titoli nei paesi stranieri, conseguenti dalle loro importazioni in essi, tendono a ribassarvelo; le esportazioni dei titoli dal paese a cambio rialzato, tendono, di mano in mano che si verificano, a deprimere il prezzo del cambio stesso, ciò che eleva nel paese importatore l'equivalente in moneta nazionale del prezzo estero di tali titoli; e

così per queste tre vie, il trasferimento dei titoli dal primo paese agli altri, tende, nell'effettuarsi, ad attenuare via via e finalmente ad eliminare le differenze dei prezzi create dal rialzo iniziale del cambio. Ma eliminate tali differenze cessano le esportazioni dei titoli relativi. Onde a ciascun prezzo del cambio corrisponde una determinata esportazione complessiva di titoli. L'ammontare delle esportazioni corrispondente a un dato rialzo del cambio, assunto come unità di riferimento, esprime quello che abbiamo chiamato il *grado di efficacia* dei titoli. Tale grado di efficacia dipende quindi: 1) dal comportamento del prezzo del cambio, cioè dalla misura in cui esso diminuisce per ogni data esportazione di titoli, in altri termini dall'elasticità della domanda dei cambi; 2) dal comportamento del prezzo dei titoli sul mercato nazionale di fronte ai successivi acquisti di questi per l'esportazione, cioè dall'elasticità dell'offerta di tali titoli sul mercato nazionale; 3) dal comportamento del prezzo dei titoli stessi sui mercati esteri di fronte alle successive vendite in essi dei titoli importati, cioè dall'elasticità della domanda di tali titoli sui mercati esteri.

Per quanto riguarda l'elasticità della domanda di lettere di cambio rilevasi quanto segue. All'atto in cui sorge una data eccedenza di debiti verso l'estero, il cambio, come è noto, si eleva in una data misura, salvo diminuire gradatamente di mano in mano che il pagamento del debito procede e ritornare al prezzo iniziale di equilibrio non appena esso sia interamente saldato. Due sono quindi i limiti estremi del movimento discendente del cambio, e cioè il prezzo al quale all'atto del perturbamento in parola esso si eleva e il prezzo di equilibrio iniziale, cui esso tende a tornare. Ma a questo esso non torna se non dopo che il debito verso l'estero sia stato interamente saldato. Onde per una esportazione di titoli esattamente uguale all'ammontare del saldo da effettuare, il cambio ribassa in misura corrispondente alla differenza tra i due prezzi indicati. Da ciò deducesi che la misura nella quale il cambio ribassa per ogni data esportazione di titoli, è uguale alla misura in cui esso deve ribassare per tornare alla posizione iniziale di equilibrio, cioè alla misura in cui esso si è in precedenza elevato, divisa per il rapporto tra l'ammontare delle esportazioni considerate e il saldo complessivo da effettuare. Dalla quale conclusione si ricava che il comportamento del prezzo del cambio, cioè l'elasticità della domanda di lettere di cambio: 1) anzichè un elemento originario è un elemento derivato; 2) anzichè essere costante varia da caso a caso in relazione al variare dei fattori di cui è funzione, e cioè del rialzo iniziale del cambio e dell'ammontare del saldo da pagare. Ma il rialzo del cambio a sua volta dipende e dall'ammontare del saldo e dal grado di efficacia dei titoli, di cui l'elasticità della domanda di lettere di cambio è a sua volta un elemento determinante. Quindi il grado di efficacia è in sostanza funzione dell'ammontare dei debiti da saldare, dell'elasticità dell'offerta dei titoli sul mercato nazionale, dell'elasticità della loro domanda sui mercati esteri. E da questi elementi dipende in ultima analisi nei singoli casi il rialzo del cambio. Ma l'ammontare dei debiti da saldare varia da caso a caso. Quindi da caso a caso varia altresì il grado di efficacia dei titoli. Il che torna a dire che ad ogni dato

rialzo del cambio non corrisponde un ammontare costante delle esportazioni dei titoli, che cioè tra i vari prezzi del cambio e l'ammontare di tali esportazioni. anzichè una relazione costante, esiste una relazione variabile, che muta col mutare dell'ammontare dei debiti da saldare.

Ma se, mutando l'ammontare di tali debiti, muta, a parità delle altre condizioni, l'ammontare delle esportazioni dei titoli per ogni dato rialzo del cambio, cioè muta il grado di efficacia di questi, tale grado di efficacia, a parità di saldo da effettuare, muta evidentemente col mutare dell'elasticità dell'offerta dei titoli sul mercato nazionale e dell'elasticità della loro domanda sui mercati esteri. Onde da questi due fattori dipende il prezzo cui il cambio è destinato a elevarsi per ogni dato ammontare di debiti da saldare. Ora dei tre fattori considerati, l'ammontare dei debiti da pagare è un fattore estrinseco ai titoli, che influisce analogamente sul grado di efficacia di qualsiasi altro correttivo. Solo gli altri due fattori sono intrinseci e propri ai titoli. Onde di questi soltanto basterà tener conto nello studio della teoria del grado di efficacia dei titoli. Di cotesti due fattori noi esamineremo: 1) il modo in cui essi influiscono su tale grado di efficacia; 2) gli elementi da cui a loro volta dipendono.

Per quanto riguarda il primo punto è evidente che, quanto $<$ è l'elasticità dell'offerta sul mercato nazionale e quanto più rapidamente tale elasticità va diminuendo coll'aumentare del prezzo, cioè quanto $>$ è il rialzo del prezzo necessario a promuovere un dato aumento dell'offerta per l'esportazione, tanto $>$ è, di fronte a una data esportazione di titoli, il rialzo del loro prezzo sul mercato nazionale.

Analogamente quanto $<$ è sui mercati esteri l'elasticità della domanda dei titoli del primo paese e quanto più rapidamente tale elasticità va diminuendo coll'aumentare del prezzo, tanto $>$ è su questi mercati il ribasso del prezzo conseguente dall'importazione di una data quantità di tali titoli. Ora quanto più rapidamente il prezzo dei titoli si eleva sul mercato nazionale e si abbassa sui mercati esteri, tanto più rapidamente e mediante il trasferimento di una massa tanto $<$ di titoli si ristabilisce fra i vari mercati l'equilibrio dei prezzi. Onde la quantità di titoli che, per effetto di un dato rialzo del cambio, viene esportata dal paese a corso forzoso o, ciò che torna lo stesso, il grado di efficacia dei titoli è, a parità d'ogni altra condizione, tanto $>$ quanto $>$ sono l'elasticità dell'offerta dei titoli nel paese esportatore e l'elasticità della domanda degli stessi titoli nel paese importatore.

Ora la curva di offerta del paese a corso forzoso, di un'offerta di titoli già esistenti, già collocati nei portafogli delle banche e dei privati, e che questi e quelli acquistarono e detengono in base alla curva di domanda del mercato, sintesi e risultante delle singole curve individuali, è questa curva di domanda medesima; essendo evidente che ogni detentore di un dato titolo si converte alternativamente da compratore in venditore secondo che il suo prezzo sul mercato sia minore o maggiore di quello a cui esso la valuta. Ne segue che l'elasticità dell'offerta dei titoli sul mercato nazionale dipende dagli

stessi elementi da cui dipende in esso l'elasticità della domanda. E da essi dipende quindi la quantità dei titoli che, per quanto dipende dalle condizioni del mercato nazionale, è necessario venga esportata per produrre in esso un dato spostamento dei prezzi. Ora da quanto si è già detto si ricava che la domandai a singoli prezzi è tanto più elastica nel paese esportatore e la sua elasticità va aumentando tanto più rapidamente a prezzi via via maggiori, cioè il prezzo di domanda tende ad elevarsi in una misura tanto minore e tanto più rapidamente decrescente col diminuire della quantità: 1) quanto minore è il ribasso del saggio corrente dell'interesse conseguente dalla diminuzione della quantità dei titoli sul mercato; 2) quanto più rapidamente crescente è la misura in cui diminuisce il coefficiente di svalutazione dei titoli stessi col diminuire della loro quantità, in dipendenza del correlativo aumento della disposizione dei singoli acquirenti ad esporsi ai rischi inerenti ai titoli di cui si tratta. Ora il ribasso del saggio dell'interesse è tanto minore quanto maggiore è l'importanza che il paese esportatore ha come mercato dei capitali. La misura in cui, almeno entro dati limiti, il coefficiente di svalutazione dei titoli diminuisce è tanto più rapidamente crescente quanto minore è la fiducia che i titoli ispirano all'interno. Onde l'esportazione dei titoli dal mercato nazionale, necessaria a produrre in esso un dato rialzo dei prezzi è tanto maggiore: 1) quanto maggiore è l'importanza che tale paese ha come mercato dei capitali; 2) quanto minore è il grado di fiducia che esso ha per quei dati titoli.

In quanto alla domanda del mercato importatore valgono per essa analoghe considerazioni. Tale domanda è tanto più elastica ai singoli prezzi e la sua elasticità va aumentando tanto più rapidamente col diminuire dei prezzi stessi, cioè i prezzi di domanda tendono a diminuire in misura tanto minore e tanto più rapidamente decrescente coll'aumentare della quantità, quanto: 1) minore è il rialzo dell'interesse conseguente dall'aumento della quantità, cioè quanto maggiore è l'importanza del paese come mercato dei capitali; 2) quanto minore e quanto meno rapidamente crescente è la misura in cui aumenta il coefficiente di svalutazione dei titoli coll'aumentare della loro quantità, cioè quanto maggiore è il grado di fiducia che il mercato importatore ha per quei titoli stessi. Onde l'importazione dei titoli, effettuabile nel paese importatore in corrispondenza a una data diminuzione dei loro prezzi, è tanto maggiore: 1) quanto maggiore è l'importanza di questo come mercato dei capitali; 2) quanto maggiore è il grado di fiducia che esso ha in quei titoli determinati.

Le condizioni ora prospettate separatamente per le curve di offerta del paese esportatore e di domanda del paese importatore rappresentano, ove si trovino combinate insieme, le condizioni che, a parità di ogni altra condizione, rendono massima la quantità di titoli esportabile dal primo e importabile nel secondo, in corrispondenza a un dato spostamento globale dei prezzi in entrambi. Ora ogni dato rialzo del cambio nel paese esportatore crea una data divergenza tra i prezzi dei due paesi. Onde la quantità di titoli, di cui è necessario si effettui nei vari casi l'esportazione, perchè si ristabilisca tra i due

paesi l'equilibrio dei prezzi, dipende dalla misura e dal modo in cui nei vari casi le condizioni indicate si presentano e combinano insieme. Ma da tale quantità dei titoli dipende il grado di efficacia di questi a fungere da strumento di pagamento internazionale. Onde tale grado di efficacia dipende dalla misura e dal modo in cui nei singoli casi le condizioni indicate si presentano e combinano insieme. Dalle quali considerazioni deducesi che, a parità di misura delle varie condizioni, tale grado di efficacia è:

1) massimo ogni qualvolta: a) il paese esportatore e il paese importatore sieno entrambi due cospicui mercati dei capitali; b) i titoli suscettibili di esportazione godano di un grado limitato di fiducia nel paese esportatore e: c) di un grado elevato di fiducia nel paese importatore;

2) minimo ogni qualvolta: a) il paese esportatore e il paese importatore sieno entrambi mercati poco importanti dei capitali; b) i titoli di cui si tratta godano di un alto grado di fiducia nel paese esportatore e: c) di un basso grado di fiducia nel paese importatore;

3) intermedio, tra il massimo e il minimo indicato, ogni qualvolta le tre condizioni, di cui sopra, si combinino insieme in modo diverso dai casi 1) e 2). Il quale terzo caso presenta svariate gradazioni, in relazione ai diversi modi in cui quelle condizioni possono combinarsi.

Ma l'azione correttrice dei titoli, qualunque ne sia nei vari casi la misura, non comincia sempre a esplicarsi in presenza di un rialzo anche menomo del prezzo del cambio. Essa comincia a esplicarsi, come si è visto, dopo che il cambio si sia elevato nella misura necessaria a vincere gli attriti ed ostacoli inerenti all'esportazione dei titoli, solo cioè a partire dal prezzo segnato da quello che abbiamo chiamato il grado di prontezza dei titoli. Quindi il rialzo del cambio, di cui è parola a proposito del grado di efficacia dei titoli, deve intendersi misurato a partire da tale prezzo. Ciò torna a dire che il rialzo complessivo, che in presenza di un dato squilibrio della bilancia monetaria, il cambio subisce è, per quanto dipende dai titoli, uguale non già al solo rialzo dipendente dal grado di efficacia di questi, bensì a tale rialzo aumentato di quello corrispondente al loro grado di prontezza. Il rialzo effettivo del cambio in altri termini, per quanto dipende dai titoli, è funzione e del grado di prontezza e del grado di efficacia di questi, ed è quindi indirettamente funzione di tutti gli elementi sopra esaminati, di cui questo e quello sono la risultante. Ora i titoli destinabili all'esportazione, e che, sotto la pressione del cambio rialzato, effettivamente si esportano, sono per lo più titoli già esistenti in paese, e che quindi non hanno d'uopo di essere creati di volta in volta per essere esportati. La loro esportazione conseguentemente può essere immediata, ed immediato quindi può essere il saldo della bilancia monetaria relativo. Onde i titoli sono correttivi dei cambi ad azione immediata.

Da quanto sopra rilevasi come sul grado di efficacia dei titoli influisca in tutti i casi la fiducia che i titoli stessi godono sui mercati stranieri. Ma la fiducia influisce altresì, come si è visto, sulla prontezza con cui le esportazioni dei titoli entrano in azione in caso di cambio sfavorevole. Onde il

grado di fiducia concorre in modi diversi a determinare la posizione che nei vari casi i titoli occupano come strumento di saldo internazionale.

Ora qui veggasi la condizione privilegiata in cui trovansi, a questo riguardo, i paesi e quali, oltre che di titoli propri, dispongano di titoli esteri. La fiducia infatti che titoli determinati godono all'estero, dipende come si è visto oltre che dalla opinione sulla solidità specifica dei titoli stessi, dalla opinione sulla solidità economica, monetaria, politica dei paesi emittenti, cioè in una parola dal credito che tali paesi godono. Ciò posto è evidente che, mentre i paesi che dispongono soltanto di titoli nazionali non possono valersi largamente dei titoli come strumento di saldo internazionale, altro che a condizione che il credito ch'essi godono all'estero sia elevato, i paesi aventi disponibili titoli esteri, possono invece in qualsiasi momento, qualunque sia lo stato del loro credito, ricorrere ai titoli per saldare la propria bilancia monetaria. Di qui la prontezza con cui questi paesi provvedono normalmente, a mezzo dei titoli, al saldo dei loro debiti all'estero; di qui i limiti ristretti entro cui le oscillazioni dei cambi di questi paesi, qualunque sia lo stato del loro credito, restano per lo più contenute; di qui insomma la posizione privilegiata, che, in confronto degli altri, questi paesi godono in rapporto all'impiego dei titoli come mezzo di saldo internazionale.

8. — Ed ora passiamo alle merci. È noto che gli scambi di merci tra paesi e paesi avvengono in base alle leggi dei costi comparativi. Tre sono sotto questo rispetto per ogni paese i gruppi di merci possibili e cioè: 1) le merci, che, se prodotte all'interno nella quantità corrispondente al fabbisogno del paese, s'accompagnerebbero a costi comparativamente più alti di quelli di altri beni, e che appunto perciò vengono, *almeno in parte*, importate; 2) le merci che se prodotte all'interno nella sola quantità corrispondente al fabbisogno del paese, s'accompagnerebbero a costi comparativamente più bassi di quelli di altri beni, e delle quali quindi la produzione viene spinta al di là del margine corrispondente al fabbisogno interno per destinarne l'eccedenza all'esportazione; 3) le merci che se prodotte in ciascun paese nella quantità corrispondente al rispettivo fabbisogno non presentano tra i vari paesi divario nei rispettivi costi comparati e che appunto perciò non sono suscettibili nè d'importazione nè di esportazione. Ciò essendo ogni paese si dedica alla produzione di quelle merci, per cui ha una superiorità comparativa iniziale; e la produzione di ciascuna merce viene spinta fino al margine, al quale tale superiorità si annulla cioè i costi comparativi risultano identici per i vari paesi. Ora in condizioni di equilibrio i prezzi tendono in ciascun paese ad eguagliarsi al costo. Onde le produzioni delle varie merci fra i vari paesi si distribuiscono in modo che i prezzi di ciascuna merce, espressi nelle monete rispettive al prezzo d'equilibrio dei cambi, risultino, nei limiti consentiti dalle spese di trasporto, uguali nei vari paesi ed uguali ai rispettivi costi monetari marginali di produzione. È da questa distribuzione delle singole produzioni che trae origine quella corrente incrociata di importazioni e di espor-

tazioni che, anche in condizioni di equilibrio, intercede tra i vari paesi. Ma le merci che si scambiano fra i vari paesi non si trovano, rispetto alle divergenze iniziali dei costi comparati e alla conseguente loro posizione di merci d'importazione e d'esportazione, nelle identiche condizioni. Di alcune merci l'importazione o l'esportazione si effettua per divergenze minime dei costi comparati. Sono queste le merci che stanno al margine delle importazioni o delle esportazioni e che appunto perciò chiameremo *merci marginali*. Di altre l'importazione o l'esportazione si effettua per divergenze maggiori; di altre infine per divergenze addirittura infinite (1). Considerate adunque in rapporto a tali divergenze, le merci di ciascun gruppo presentano un grado diverso di importabilità e di esportabilità e, nei limiti del proprio gruppo, si dispongono secondo una graduatoria, che dal grado massimo sfuma verso le merci marginali. Ora, disponendo l'una a fianco dell'altra le graduatorie di ciascun gruppo e ponendo per esempio a sinistra quella delle merci esportabili, a destra quella delle merci importabili e al centro quella delle merci del terzo gruppo, si ottiene una graduatoria complessa, che presenta nei vari punti un carattere di continuità e che dalle merci esportabili, dotate di un divario infinitamente grande scende, procedendo da sinistra verso destra, per gradi verso le merci marginali a divario minimo, attraversa la zona delle merci a divario nullo, per risalire verso la zona delle merci d'importazione, che dal limite marginale di queste passa via via fino alle merci a divario infinito. Così il margine di ciascuna zona coincide col margine della zona immediatamente contigua. E i due margini delle merci d'importazione da un lato e delle merci d'esportazione dall'altro segnano i limiti della zona neutra intermedia (2).

Ciò posto, vediamo quali perturbamenti derivino dal rialzo del cambio. Tale rialzo, mutando il rapporto di equivalenza tra i prezzi interni e i prezzi esteri, sposta da sinistra verso destra i margini delle varie zone, fa sì cioè che la zona delle merci importabili si restringa, che in correlazione si espanda quella delle merci esportabili e che in conseguenza si sposti verso sinistra l'intera zona intermedia. Ciò essendo, il rialzo del cambio elimina anzitutto le importazioni delle merci marginali e di tutte le merci comprese tra il vecchio e il nuovo margine d'importazione. E poichè la distanza tra i due margini

(1) Ciò avviene nel caso in cui per ragioni di clima od altro i prodotti che si ottengono in un dato paese a un dato costo, non possano ottenersi a nessun costo, per quanto elevato, in altro o altri paesi; per modo che, mancando la possibilità di confronto tra i costi dei detti prodotti nei vari gruppi di paesi, le divergenze fra tali costi, essendo incommensurabili, possono considerarsi infinite. (Vedi la nostra: *Espansione commerciale e coloniale degli Stati moderni*, Torino 1906, pag. 227).

(2) Il quadro d'insieme della graduatoria delle varie merci di cui è parola nel testo può schematicamente rappresentarsi col diagramma che segue, nel quale le tre parti in cui esso trovasi diviso rappresentano rispettivamente le tre zone delle merci esportabili, di quelle importabili, e infine di quelle nè importabili nè esportabili. Più precisamente le ordinate corrispondenti alla curva AB della prima zona, rappresentano, disposti in ordine decrescente a partire da A verso B i divari dei costi comparati dei gruppi di merci

dipende dalla misura dello spostamento in parola, e questa è tanto maggiore quanto maggiore è il rialzo del cambio, così il numero di merci, di cui il rialzo del cambio sospende le importazioni è in ogni singolo caso tanto maggiore quanto maggiore è la misura nella quale esso si verifica. Ma anche le merci, la cui importazione non viene a cessare completamente se ne risentono. Rincarendo sul mercato interno, esse vengono importate in minor quantità. D'onde per varie vie una diminuzione delle importazioni complessive. Per converso le merci già inizialmente oggetto di esportazione, venendo a costare sui mercati esteri meno di prima, vengono esportate in maggior quantità. Oltre a ciò diventano, almeno in potenza, esportabili parte o tutte le merci della zona intermedia, e precisamente quelle che cadono tra il vecchio e il nuovo margine d'esportazione. E finalmente se lo spostamento dei vari margini è tale che il nuovo margine delle esportazioni venga a trovarsi al di là del vecchio margine delle importazioni, le merci comprese entro questi due margini diventano, almeno in potenza, esportabili, cioè diventano esportabili merci che inizialmente erano importate. D'onde per varie vie un aumento delle esportazioni. Riassumendo quindi, cinque sono in sostanza gli effetti del rialzo del cambio sul movimento commerciale internazionale e cioè: 1) diminuzione delle importazioni delle merci che continuano ad essere importate; 2) sospensione delle importazioni delle merci marginali e di un numero più o meno grande di gruppi di merci vicini a quelli marginali; 3) aumento delle esportazioni delle merci già inizialmente esportate; 4) esportazione di alcuni gruppi di merci situati inizialmente nella zona intermedia; 5) esportazione di alcuni gruppi di merci, inizialmente importate. Per queste cinque vie il rialzo del cambio, scemando le importazioni e aumentando le esportazioni complessive di merci, tende a diminuire la domanda e ad aumentare l'offerta di lettere

---

esportabili; la zona intermedia compresa tra B e C include le merci a divario dei costi comparati zero; le ordinate della curva CD della terza zona rappresentano, disposti in ordine crescente a partire da C verso D i divari dei costi comparati delle merci importabili.

dicambio, tende cioè ad eliminare lo squilibrio iniziale della bilancia monetaria, e conseguentemente a correggere sè stesso. Ma questa reazione del cambio contro le proprie deviazioni non si esplica per le cinque vie indicate con uguale prontezza, e ciò per l'azione limitatrice delle spese di trasporto.

Per quanto riguarda gli effetti 1) e 3) è evidente che, siccome per le merci, di cui effettuasi tra due paesi l'importazione e l'esportazione, il prezzo trovasi già distanziato tra essi in una misura corrispondente alle spese di trasporto, ogni spostamento delle condizioni iniziali, prodotto dal rialzo del cambio, esplica un'azione immediata, e i predetti perturbamenti 1) e 3) si verificano anche per piccole deviazioni dei cambi. Altrettanto è del perturbamento 2). Non così invece del 4). Opponendosi inizialmente alla esportazione delle merci ad esso soggette l'inesistenza di un divario nei costi comparati o l'esistenza di un divario inferiore alle spese di trasporto, tale perturbamento si verifica solo dopo che il rialzo del cambio abbia creato fra i prezzi interni ed esteri un divario determinato. E la misura di questo varia tra un minimo rappresentato da una grandezza infinitamente piccola, e un massimo rappresentato dall'intero ammontare delle spese di trasporto. Per quanto riguarda infine il perturbamento 5), perchè le merci d'importazione si trasformino in merci d'esportazione, occorre che il rialzo del cambio sia tale da invertire fra i due mercati la differenza iniziale tra i prezzi relativi, commisurantesi alle spese di trasporto, occorre cioè che sia tale da produrre uno spostamento complessivo dei prezzi nei due mercati almeno uguale al doppio ammontare di tali spese (1). Ne segue che, se per produrre i perturbamenti 1), 2), 3) basta anche un piccolo rialzo del cambio, per produrre il perturbamento 4) occorre un rialzo $>$ e un rialzo ancor $>$ per produrre il perturbamento 5). Da ciò derivano due importanti conseguenze, l'una relativa al grado di prontezza l'altra al grado di efficacia delle merci come strumento di saldo internazionale.

Infatti, se è vero che i perturbamenti 1) 2) e 3) si verificano anche in presenza di un piccolo rialzo del cambio, ne segue che le merci, come strumento di saldo internazionale, entrano in azione anche per piccole deviazioni del cambio. Ond'esse sono in massima dotate di un notevole grado di prontezza. In quanto al grado di efficacia esso evidentemente, a parità di ogni altra condizione è tanto $>$ quanto $>$ è il numero delle vie, per cui il rialzo del cambio altera lo stato della bilancia commerciale. Ora da quanto si è detto deducesi che, verificandosi un movimento ascendente dei cambi, i perturbamenti sopra esaminati, anzichè simultaneamente, entrano in azione in momenti successivi. Da ciò segue che, in caso di rialzo del cambio, le merci, all'atto in cui entrano in azione, non esplicano immediatamente tutta la loro efficacia; ma in corrispondenza a bassi prezzi del cambio presentano un grado di efficacia limitato, per assumere gradi di efficacia via via maggiore in corrispondenza a prezzi del cambio via via più elevati, e raggiungere la loro piena

(1) Frammentarie considerazioni su questo punto trovansi in BICKERDIKE, *Internal and external purchasing power of paper currency*, in the *Economic Journal*, marzo 1922, pag. 35.

efficacia a partire dal prezzo del cambio, al quale i perturbamenti 5) cominciano a entrare in azione.

Ma quali le altre condizioni da cui tale grado di efficacia dipende? Questo, come si sa, è tanto $>$ quanto $>$, per ogni dato rialzo del cambio, sono l'aumento complessivo delle esportazioni e la diminuzione delle importazioni che ne derivano. Ora il rialzo del cambio stimola, come pur si sa, questa e quello, deprimendo l'equivalente in moneta estera dei prezzi del paese a corso forzoso, cioè creando un divario tra i prezzi di questo e gli equivalenti prezzi degli altri paesi. Ma l'incremento delle esportazioni e la diminuzione delle importazioni nel paese a corso forzoso tendono: 1) ad elevare in questo i prezzi delle merci di esportazione e d'importazione; 2) a deprimere tali prezzi negli altri paesi; 3) a deprimere via via il prezzo del cambio fino a ricondurlo al prezzo iniziale di equilibrio, tendono cioè per queste tre vie convergenti a ridurre man mano e finalmente ad eliminare il divario tra i prezzi dei vari paesi creato dal rialzo del cambio. Ma, scomparso tale divario, vien meno l'azione delle forze tendenti ad espandere le esportazioni e a comprimere le importazioni; e queste e quelle riprendono il volume normale. Onde a ciascun prezzo del cambio corrisponde un aumento determinato delle esportazioni, una diminuzione determinata delle importazioni cioè uno spostamento complessivo determinato della bilancia commerciale. Tale spostamento, analogamente a quanto abbiamo visto per i titoli, dipende quindi: 1) dal comportamento del prezzo del cambio, per ogni dato spostamento della bilancia commerciale, cioè dall'elasticità dalla domanda dei cambi; 2) dal comportamento del prezzo delle merci sul mercato nazionale di fronte ai successivi acquisti di questi per l'esportazione e alla riduzione delle loro importazioni; 3) dal comportamento del prezzo delle merci sui mercati esteri, di fronte all'incremento delle loro importazioni in essi e alla diminuzione delle loro esportazioni da essi.

Per quanto riguarda il primo elemento e cioè l'elasticità della domanda dei cambi, non abbiamo che a richiamarci alle indagini compiute a proposito dei titoli. Applicando per analogia coteste indagini alle merci se ne conclude:

I) che l'elasticità della domanda di lettere di cambio non è un elemento originario, ma un elemento derivato, che varia in funzione dell'ammontare dei debiti da saldare e del prezzo a cui il cambio si eleva; II) che essendo tale prezzo a sua volta una funzione dell'ammontare dei debiti da saldare e del grado di efficacia delle merci, tale grado dipende in ultima analisi dall'ammontare dei debiti da saldare e dagli elementi 2) e 3) di cui sopra; III) che conseguentemente il prezzo al quale, per quanto dipende dalle merci, il cambio tende a elevarsi nei singoli casi, dipende e dall'ammontare dei debiti da saldare e dagli elementi 2) e 3); IV) che essendo l'ammontare complessivo dei debiti un elemento estrinseco alle merci, esso può essere trascurato; V) che conseguentemente i soli elementi che vanno presi in considerazione nello studio del grado di efficacia particolare alle merci sono gli altri due. Noi ci limiteremo perciò a considerare cotesti due soli elementi.

Il comportamento del prezzo delle merci sul mercato nazionale e sui

mercati esteri dipende dalla misura in cui, per ogni successivo aumento e diminuzione della quantità disponibile delle varie merci nei vari paesi, i prezzi di tali merci diminuiscono o aumentano in essi, cioè brevemente dall'elasticità della domanda e dell'offerta di tali merci. È evidente infatti, per quanto riguarda il mercato nazionale, che quanto $>$ è in esso la elasticità dell'offerta delle merci di esportazione tanto $<$ è il rialzo del prezzo di tali merci per ogni successiva esportazione di queste; e che quanto $>$ è l'elasticità della domanda delle merci d'importazione tanto $<$ è il rialzo del prezzo di queste per ogni data diminuzione delle loro importazioni. Per quanto riguarda i mercati esteri, è pure evidente che quanto $>$ è l'elasticità della domanda delle merci d'importazione tanto $<$ è il ribasso del prezzo di tali merci per ogni dato aumento delle loro importazioni, e che quanto $>$ è l'elasticità dell'offerta delle merci di esportazione tanto $<$ è il ribasso del prezzo di tali merci per ogni data diminuzione delle loro esportazioni. Ora siccome dalla misura nella quale i prezzi si modificano nel mercato nazionale e nei mercati stranieri dipende, a parità di ogni altra condizione, l'incremento delle esportazioni e la diminuzione delle importazioni nel paese a corso forzoso, così se ne deduce:

1) che l'incremento delle esportazioni dal paese a corso forzoso, per ogni dato rialzo del cambio è tanto $>$ quanto $>$ è in esso l'elasticità dell'offerta delle merci d'esportazione e quanto $>$ è nel paese o paesi importatori l'elasticità della domanda per tali merci;

2) che la diminuzione delle importazioni nel paese a corso forzoso è tanto $>$ quanto $>$ è in esso l'elasticità della domanda delle merci d'importazione e quanto $>$ è nell'altro o altri paesi l'elasticità dell'offerta di tali merci. Ma quanto $>$ è l'incremento delle esportazioni e la diminuzione delle importazioni, tanto $>$ è lo spostamento complessivo della bilancia commerciale per ogni dato rialzo del cambio o, ciò che torna lo stesso, tanto $<$ il rialzo del cambio necessario a produrre un dato spostamento della bilancia commerciale. Onde il prezzo al quale, in presenza di un dato squilibrio della bilancia monetaria, il cambio deve elevarsi perchè ad esso provvedano per intero le merci, è tanto $<$ quanto $>$ sono nel paese a corso forzoso e negli altri paesi l'elasticità dell'offerta delle rispettive merci d'esportazione e l'elasticità della domanda delle rispettive merci d'importazione.

Ora l'elasticità della domanda delle merci d'importazione e l'elasticità dell'offerta di quelle d'esportazione, dipendono nei vari momenti in ciascun paese, a prescindere dai singoli elementi che influiscono specificamente su ciascuna di esse, dalla massa complessiva delle merci, che ogni paese ha disponibili; essendo evidente che quanto $>$ è tale massa, in rapporto al fabbisogno ai vari prezzi, tanto $<$ è il sacrificio che la rinuncia a una parte di essa infligge al paese in considerazione, e tanto $>$ conseguentemente la quantità di tali merci, di cui per ogni successivo rialzo del prezzo, esso è disposto ad aumentare le esportazioni e scemare le importazioni. Ora a differenza dei titoli che sono il segno rappresentativo di una data massa di capitali e che appunto perciò sono per lo più disponibili in ogni momento in ciascun paese in

quantità rilevanti, le merci rappresentano, in massima parte, un flusso di beni, che con ritmo incessante si producono, si scambiano, si consumano, e di cui quindi ogni paese non ha disponibili in ciascun momento che quantità limitate. Certamente tali quantità variano da paese a paese. Sono maggiori nei paesi ad alta potenza produttiva o nei grandi empori commerciali, minori nei paesi poveri a bassa capacità produttiva. Ma esse sono però sempre nel complesso poco rilevanti. Quindi l'elasticità dell'offerta delle merci di esportazione e l'elasticità della domanda di quelle di importazione, sono per lo più nei vari paesi, nel momento in cui il rialzo del cambio si verifica, piuttosto limitate; e limitati sono in conseguenza la quantità e il valore delle merci, di cui in quel momento e nel periodo immediatamente successivo, le importazioni diminuiscono e le esportazioni aumentano ai vari prezzi del cambio. Ciò torna a dire che gli spostamenti complessivi *immediati* della bilancia commerciale ai vari prezzi del cambio sono poco cospicui, che cioè le merci presentano nel complesso un grado di efficacia *immediato* poco rilevante.

Ma se ciò vale per l'azione immediata delle merci cioè, per esprimerci in termini marshalliani, per brevi periodi, non vale o vale soltanto parzialmente per periodi lunghi. Infatti il rialzo del cambio tende, come si è visto, ad elevare gradatamente nel paese a corso forzoso, il prezzo in carta delle merci d'importazione e d'esportazione e di quelle che sono diventate esportabili in seguito al rialzo stesso. Da ciò un impulso all'aumento della produzione di codesti beni. Ma finchè il rialzo del prezzo di questi sia inferiore al rialzo del cambio, permane altresì la convenienza ad estenderne l'esportazione e a restringerne l'importazione. Onde sotto la pressione dell'alto cambio il paese a corso forzoso trovasi stimolato ad espandere la produzione di determinati beni per accrescerne l'esportazione. E a questa espansione della produzione per l'esportazione partecipano sia i prodotti, che anche prima del rialzo del cambio erano esportabili in virtù dello stato precedente dei costi comparativi, sia quelli divenuti esportabili in seguito al rialzo del cambio (1). Onde, mentre per brevi periodi la quantità di merci disponibili per i saldi internazionali dipende, a parità di ogni altra condizione, dallo *stock* di merci esistenti in paese, *stock* che in generale è poco rilevante, per lunghi periodi esso dipende e da questo e dal flusso di beni di cui il rialzo del cambio promuove nel frattempo la produzione. Conseguentemente la qualità di merci, di cui le importazioni diminuiscono e le esportazioni aumentano in corrispondenza ai vari prezzi del cambio, è $>$ per periodi lunghi che per periodi brevi. E poichè da tale quantità dipende l'efficacia delle merci a fungere da strumento di saldo internazionale, così il grado di efficacia delle merci è $>$ per lunghi che per brevi periodi.

Analogamente che per periodi brevi, tale grado di efficacia, per periodi lunghi è tanto $>$ quanto $>$ è l'elasticità della domanda delle merci di impor-

(1) Vedi su questo punto il nostro articolo: *Le esportazioni dei paesi a cambio deprezzati*, in *Rivista Bancaria*, marzo 1922.

tazione e l'elasticità dell'offerta di quelle di esportazione rispettivamente nel paese a corso forzoso e negli altri paesi. Ma mentre per periodi brevi le curve di offerta sono null'altro che la trasformazione di curve di utilità, per periodi lunghi esse sono costituite da curve di costi, la cui elasticità nei vari punti dicesi tanto > quanto > è l'incremento di cui la produzione di una data merce è suscettibile per un dato aumento del costo. Quindi il grado di efficacia delle merci per lunghi periodi è tanto > quanto > nel paese a corso forzoso e negli altri sono l'elasticità della curva della domanda delle rispettive merci d'importazione e l'elasticità della curva dei costi delle rispettive merci d'esportazione. Ora l'elasticità della curva dei costi delle varie merci nei vari paesi dipende da numerosissimi elementi: dagli impianti produttivi esistenti in essi, dalle riserve dei vari coefficienti della produzione in essi disponibili, dall'elasticità delle curve dei prezzi dei vari coefficienti della produzione ecc. Onde da tutti questi elementi dipende in ultima analisi il grado di efficacia delle merci per lunghi periodi.

Comunque, l'azione che le merci esplicano contro il rialzo del cambio, svolgesi, come si vede, in due momenti successivi con effetti quantitativamente differenti. In un primo momento, cioè immediatamente dopo il rialzo del cambio, esse esplicano un'azione blanda e poco efficace; in un secondo periodo, cioè dopo che abbiano agito le forze destinate ad espandere la produzione, esse esercitano un'azione più energica e poderosa. Ora l'efficacia complessiva delle merci a fungere da strumento di saldo internazionale dipende e dalla loro azione immediata e dalla loro azione remota, è cioè uguale all'eccedenza del valore delle esportazioni sul valore delle importazioni, che esse creano complessivamente sotto la pressione del cambio elevato. Onde, per quanto dipende dalle merci, il cambio tende ad elevarsi al disopra del prezzo d'equilibrio nella misura necessaria a creare un'eccedenza complessiva delle esportazioni esattamente uguale all'eccedenza dei debiti esteri da saldare. Ma trattandosi di un'eccedenza delle esportazioni che, per una parte almeno, esige un certo tempo per verificarsi, entra a questo punto in considerazione un altro elemento, trascurabile finchè si considerava l'azione immediata dei vari correttivi o si consideravano correttivi a sola azione immediata. È questo nuovo elemento il *tempo*. Infatti l'eccedenza dei debiti esteri che sorge in un dato momento in seguito a un perturbamento qualsiasi della bilancia monetaria, deve essere pagata entro un tempo determinato. Ogni debito ha la propria scadenza. Ora siccome l'azione delle merci è in parte remota, così, perchè queste possano provvedere adeguatamente al saldo di tali debiti, è necessario che l'eccedenza delle esportazioni a questi corrispondente, si verifichi entro i limiti di tempo in cui tali debiti devono essere pagati. Onde le condizioni alle quali la soluzione del problema dell'eccedenza delle esportazioni di merci da creare deve rispondere sono due: l'una in ordine alla quantità, l'altra in ordine al tempo. Orbene alla realizzazione di entrambe queste condizioni provvede, come si vedrà, lo spostamento del cambio.

La rapidità con cui nei vari paesi la produzione delle merci di importa-

zione e di esportazione aumenta in caso di rialzo del cambio, dipende da varie condizioni. Essa dipende anzitutto dalle condizioni economiche dei vari paesi. In paesi ad economie forti e vigorose, coordinate organicamente in tutte le loro parti, sensibili all'azione di qualsiasi perturbamento, la produzione è suscettibile di aumentare rapidamente sotto lo stimolo del cambio elevato. In paesi invece ad economie poco progredite, disorganizzate, in istato di esaurimento, l'aumento della produzione non può essere che lento. Ma oltre che in funzione di tutte queste condizioni tale rapidità varia altresì in funzione di un altro elemento: la misura del rialzo del cambio. Infatti quanto più elevato è il prezzo corrente del cambio in confronto al proprio prezzo di equilibrio tanto più vigoroso è lo stimolo all'aumento della produzione delle merci d'esportazione e di quelle d'importazione, e quindi tanto > è la rapidità di tale incremento. E poichè da questa dipende la rapidità con cui si forma l'eccedenza delle esportazioni destinata a saldare i debiti all'estero, così tale rapidità è funzione del rialzo del cambio. Ma funzione di questo è altresì l'ammontare complessivo di codesta eccedenza. Onde il rialzo del cambio influisce ad un tempo e sull'ammontare di codesta eccedenza e sulla rapidità con cui essa si produce. Da ciò segue che il rialzo del cambio necessario a determinare una data eccedenza delle esportazioni, cioè a provvedere a mezzo delle merci al pagamento di un dato saldo, è diverso secondo i limiti di tempo in cui tale saldo deve effettuarsi, e precisamente è tanto più elevato quanto più ristretti sono tali limiti.

A dimostrare come ciò avvenga e come questa conclusione non sia in contraddizione con l'altra cui siamo poco fa pervenuti, secondo la quale il cambio dipende nei vari casi, a parità di tutte le altre condizioni, dall'elasticità delle curve di domanda e dei costi delle merci d'importazione e d'esportazione, non abbiamo che a richiamarci alle precedenti considerazioni. Anzitutto ammettendosi per i vari casi l'ipotesi di limiti di tempo diversi non può più parlarsi di parità di tutte le altre condizioni; e questa considerazione basta da sola a spiegare la possibilità nei vari casi di prezzi diversi del cambio, necessari a provocare una determinata eccedenza delle esportazioni. Ma a prescindere da ciò altre considerazioni sono a questo riguardo fondamentali. Si è visto che, verificandosi un rialzo del cambio le esportazioni aumentano e le importazioni diminuiscono nella misura necessaria a ristabilire la parità tra prezzi interni e prezzi esterni turbata dal rialzo del cambio e a ricondurre questo al proprio prezzo d'equilibrio. Ora tale misura dipende bensì, come sopra è rilevato, dall'elasticità delle curve di domanda delle merci d'importazione e dall'elasticità delle curve dei costi delle merci di esportazione, ma dipende altresì, come fu a suo tempo indicato, dall'elasticità della curva della domanda di lettere di cambio. Ora le curve di domanda e dei costi delle merci non mutano da caso a caso, qualunque sia il prezzo del cambio e il saldo dei debiti da pagare. La curva della domanda dei cambi invece muta, come si è visto, in funzione di codesti due elementi, ed è precisamente tanto meno elastica quanto > è il rialzo del cambio. Ne deriva che, pari essendo tutte le altre condizioni, la misura nella quale il

cambio diminuisce per ogni dato spostamento della bilancia commerciale è tanto $>$ quanto $>$ è il prezzo a cui il cambio si è elevato. Ora il cambio si eleva ad un prezzo tanto più alto quanto più ristretti sono i limiti di tempo. Quindi al $>$ rialzo del cambio nel caso di limiti di tempo ristretti corrisponde, in confronto al caso di limiti di tempo meno ristretti, un ribasso del cambio più cospicuo, per ogni successivo spostamento della bilancia commerciale. Il che fa sì che, non ostante il $>$ rialzo del cambio, il ritorno di questo al proprio prezzo di equilibrio si effettui, e la parità tra i prezzi interni ed esteri delle varie merci si stabilisca mercè un'identica eccedenza delle esportazioni; che cioè, a parità di ogni altra condizione, quella eccettuata dei limiti di tempo, possa aversi un'identica eccedenza delle esportazioni in corrispondenza a rialzi del cambio diversi. Ma ciò torna a significare che a provocare una data eccedenza delle esportazioni occorrono rialzi del cambio diversi a seconda dei limiti di tempo, in cui questa deve verificarsi. Onde resta dimostrato che il rialzo del cambio necessario a provvedere, a mezzo delle merci, a un dato saldo della bilancia monetaria, è diverso secondo i limiti di tempo concessi per tale saldo, e precisamente è tanto $>$ quanto più ristretti sono tali limiti.

Dimostrato questo punto restano individuati gli elementi fondamentali che, per quanto dipende dall'azione immediata e remota delle merci, influiscono sul prezzo a cui il cambio si eleva in caso di perturbamento della bilancia monetaria di un paese. Questi elementi sono: a) il grado di prontezza con cui le merci entrano in azione in caso di rialzo del cambio; b) l'elasticità delle curve di domanda delle merci d'importazione, dei vari paesi; c) per quanto riguarda l'azione immediata l'elasticità delle curve di offerta, e per quanto riguarda l'azione remota quella delle curve dei costi delle merci di esportazione dei vari paesi; d) le condizioni economiche dei vari paesi determinanti la rapidità con cui la produzione delle varie merci è suscettibile di aumentare; e) l'ammontare complessivo del debito da saldare; f) i limiti di tempo in cui il saldo deve effettuarsi. Il prezzo quindi al quale, in caso di squilibrio della bilancia monetaria di un paese, il cambio di questo sugli altri è destinato ad elevarsi, è, per quanto dipende dall'azione correttrice delle merci, tanto $>$ quanto: a) $<$ è il grado di prontezza delle merci; b) $<$ è l'elasticità delle curve di domanda delle merci di importazione; c) $<$ è l'elasticità delle curve di offerta (per quanto riguarda l'azione immediata) e di quelle dei costi (per quanto riguarda l'azione remota) delle merci d'esportazione dei vari paesi; d) meno vigorosa e organicamente perfetta è l'economia del paese a cambio in rialzo; e) $>$ è l'ammontare del debito da saldare; f) più ristretti sono i limiti di tempo in cui il saldo deve effettuarsi.

9. In quanto ai servizii la loro azione sui cambi è molto analoga a quella delle merci, pur essendo nel complesso meno rilevante ed efficace, in ragione della minore importanza che i servizii, in confronto delle merci, hanno come elemento della bilancia monetaria dei vari paesi. Consideriamo infatti

due esempi tipici di servizii e cioè: 1) il servizio dei trasporti marittimi; 2) il servizio inerente all'industria dei forestieri.

Nel caso di trasporti marittimi il rialzo del cambio, elevando pel paese in cui si verifica, il costo di tali trasporti effettuati con navi straniere, e deprimendo pei paesi esteri il costo dei trasporti analoghi effettuati a mezzo delle navi del paese in parola, restringe l'impiego da parte di questo del tonnellaggio estero pel proprio commercio, e stimola l'impiego del tonnellaggio nazionale nel commercio degli altri paesi, cioè restringe l'importazione ed espande l'esportazione di tale servizio, con conseguente benefica reazione sul corso dei cambi. Certamente questo mutamento di destinazione e d'impiego del tonnellaggio estero e nazionale importa un costo rappresentato dalle spese di dislocazione delle navi per il cambiamento di rotta. Ma tale dislocamento, a meno che non debba effettuarsi in zavorra, non è complessivamente molto costosa. Onde basta talvolta una deviazione anche poco rilevante del corso dei cambi per determinare il mutamento in parola, cioè per mettere in azione tale suo correttivo.

Uno spostamento notevole del cambio è invece sempre necessario per determinare un mutamento apprezzabile nell'ammontare dei servizii inerenti all'industria dei forestieri. Il rialzo dei cambi infatti deprime anzitutto per i cittadini stranieri, che abbiano la loro fonte di reddito nei paesi esteri, il costo del soggiorno nel paese a cambio rialzato e agisce quindi da stimolo a trasferirsi in tale paese. In secondo luogo poi esso eleva per i nazionali, che abbiano la fonte principale del loro reddito nel paese, il costo del loro soggiorno all'estero ed agisce quindi da remora ai loro viaggi d'oltre frontiera (1). D'onde una duplice azione tendente a spostare per questo titolo la bilancia monetaria in favore del paese a cambio rialzato e a reagire in definitiva sul cambio stesso. Ma evidentemente, perchè tale reazione si esplichi, perchè cioè i cittadini d'altri paesi si decidano a trasferirsi e soggiornare nel paese a cambio rialzato, occorre che la differenza tra il costo della vita all'interno e all'estero sia tale da vincere le resistenze ed attriti rappresentati dai vari elementi di preferenza di un soggiorno in confronto di un altro; cioè sia rilevante. Ma perchè essa sia tale è necessario che il cambio si elevi in misura notevole. Onde la reazione di questi servizi sui cambi esplicasi soltanto in corrispondenza a prezzi del cambio molto elevati. E tali servizii perciò, come correttivi dei cambi, sono tardi e lenti ad entrare in azione.

Padova, R. Università.

(*Continua*) MARCO FANNO.

---

(1) Lo sa per sua esperienza in questo momento la Svizzera, dove l'eccezionale apprezzamento della moneta nazionale, in confronto delle monete estere, è non soltanto di ostacolo gravissimo alle esportazioni di merci, ma altresì alla rifioritura dell'industria dei forestieri, ch'era, prima della guerra, tanta parte dell'industria paesana.

Contributo allo studio delle linee di navigazione sovvenzionate

LINEE DELL'ORIENTE (Levante Mediterraneo e Mar Nero).

Il Mediterraneo Orientale e il Mar Nero sono stati in ogni epoca il campo preferito dei traffici della nazione italiana, fin da quando le nostre repubbliche marinare vi regnavano sovrane incontrastate; nell'ultimo secolo l'Inghilterra riusciva a strappare il primato alla nostra bandiera, la quale è oggi la seconda in ordine di importanza. Tuttavia la lingua italiana è ancora largamente diffusa negli scali del Levante, ove viene parlata con il caratteristico accento levantino, ben noto a chi abbia, anche solo una volta e per breve tempo, passeggiato sulle calate di quei porti.

Le linee di navigazione che uniscono l'Italia al Levante Mediterraneo si possono dividere in due gruppi: quelle che hanno per obiettivo immediato l'Egitto e la Siria con la Palestina e quelle che vanno a Costantinopoli dopo di aver fatto scalo nei porti dell'Egeo.

Le linee del Mar Nero si possono dividere parimenti in due gruppi: quelle che fanno scalo a Odessa toccando i porti del Danubio e quelle che fanno scalo a Batum toccando i porti della costa nord dell'Anatolia.

Questi gruppi di linee possono suddividersi alla loro volta ciascuno in due sottogruppi: linee che hanno per punto di partenza i porti del Tirreno e linee che hanno per punto di partenza i porti dell'Adriatico.

Nonostante le modifiche e i rimaneggiamenti, che esse hanno subito nelle varie epoche, e le vicissitudini, non sempre liete, a cui sono state sottoposte, questa ripartizione schematica è costantemente applicabile giacchè risponde alle esigenze del traffico.

A differenza dei *trampers* i quali caricano il grano e la nafta nei porti della Rumania e della Russia, le linee regolari di navigazione assorbono prevalentemente il movimento dei passeggeri, importantissimo, e un considerevole traffico di merci, sia di esportazione che di importazione; circostanza questa favorevole alla economia della navigazione e dovuta alle condizioni speciali di quei paesi, ricchi, ma non manifatturieri, clienti tradizionali della nostra bandiera e capaci di assorbire quantità notevoli di manufatti, restituendo in cambio una quantità di prodotti greggi locali come cotone, bozzoli, pelli, lane, tabacchi, minerali, etc.

Per queste ragioni i traffici con l'Oriente hanno resistito anche nei momenti più tristi della nostra vita politica ed economica; allorchè, ricostituita l'unità della nostra patria, si schiuse un nuovo periodo di attività e di espansione per l'Italia, parve utile al nostro governo di disciplinare e dar forma organica al complesso delle linee di navigazione con l'Oriente, avendo di mira l'importanza politica della nostra espansione commerciale in quelle regioni, dove la fatale progressiva decadenza del regime turco apriva la successione ai popoli più attivi e intraprendenti.

Un'altra ragione spingeva il governo italiano a occuparsi di queste linee ed era l'attività che, in concorrenza alla nostra, ivi svolgeva nello stesso campo il *Lloyd Austriaco* di Trieste, potentemente appoggiato dal governo della monarchia danubiana, magnificamente organizzato, il cui sviluppo ascensionale, negli ultimi cinquanta anni, non poteva non apparire seriamente preoccupante per noi. I nuovi impianti portuali e le comunicazioni ferroviarie

Mediterraneo orientale e Mar Nero.

di Trieste ne facevano lo sbocco naturale di un vastissimo retroterra, capace di alimentare una intensa corrente di traffici, di cui la febbrile attività della Germania era la forza animatrice.

A noi mancano gli elementi per giudicare se e fino a qual punto l'intervento del nostro governo, nel sovvenzionare gli armatori italiani, fosse necessario per fronteggiare la concorrenza austriaca: sta di fatto che, nonostante tale concorrenza, le linee del Levante furono sempre considerate redditizie; tanto che, allo scadere delle vecchie convenzioni con la *Navigazione Generale Italiana*, intorno ad esse in modo speciale si accese la disputa che, per l'insanabilità dei dissidii, condusse allo spezzamento dei servizi, cosa da tutti deplorata.

Non è facile orientarsi in mezzo ai molteplici cambiamenti subiti da queste linee negli ultimi anni precedenti la guerra, nè, purtroppo, è possibile ricavare dalle statistiche ufficiali dati conclusivi sulla intensità del traffico assorbito, giacchè gli anni dal 1912 al 1914, i soli, come abbiamo visto ripetute volte, per i quali è possibile ricavare dalle Relazioni ufficiali i carichi medii *massimi* dei piroscafi, coincidono in parte con la guerra italo-turca e in parte con la guerra balcanica, durante le quali il traffico si svolse in condizioni tutt'altro che normali: tuttavia uno sguardo alle linee esercitate nei vari anni potrà chiarire notevolmente la situazione ed essere fonte di utili insegnamenti.

Nel 1910, alla scadenza delle convenzioni con la *Navigazione Generale Italiana*, questa Società esercitava in Levante e in mar Nero ben 14 linee con una percorrenza annua complessiva di 700.000 miglia, ricevendo dallo Stato una sovvenzione di 2.898.000 lire.

Nello stesso periodo il *Lloyd Austriaco* esercitava 12 linee con una percorrenza annua di 937.000 miglia, ricevendo dal governo dell'Austria-Ungheria una sovvenzione che si può calcolare in 6.500.000 lire (1).

Delle 14 linee della *Navigazione Generale Italiana* soltanto 6 erano sovvenzionate, 4 erano obbligatorie, senza sovvenzione, e 4 venivano esercitate liberamente.

Per le comunicazioni con l'Egitto e la Siria esistevano due linee sovvenzionate: una settimanale con partenza da Genova e una quindicinale con partenza da Venezia; una terza linea, obbligatoria, di natura prevalentemente commerciale, stabiliva ogni quattro settimane una comunicazione suppletiva fra Genova e Alessandria. Un'altra linea sovvenzionata partiva ogni quattro settimane da Alessandria, facendo il cabottaggio lungo le coste della Siria e della Palestina fino a Mersina; cabottaggio che doveva essere redditizio, giacchè la *N. G. I.* esercitava sullo stesso percorso altre due linee libere che, nel 1910, effettuarono complessivamente 39 viaggi.

Per le comunicazioni con i porti dell'Egeo e con Costantinopoli esistevano altre due linee sovvenzionate settimanali con partenza da Venezia e da Palermo. Quella da Venezia, più celere, passava per il canale di Corinto, toccando il Pireo e proseguendo direttamente per Costantinopoli; l'altra, più lenta, toccava Candia e i porti dell'Egeo.

La *N. G. I.* esercitava inoltre, per suo conto, una linea libera quindicinale da Candia a Costantinopoli, toccando Smirne. Una sesta linea sovvenzionata, quella cosiddetta della Grecia, univa settimanalmente Brindisi al Pireo.

Per le comunicazioni con i porti del Mar Nero non esistevano linee dirette dall'Italia; la *N. G. I.* esercitava una linea obbligatoria quindicinale fra Costantinopoli e Odessa, alla quale si aggiungeva, sullo stesso percorso, un'altra linea libera quindicinale, ciò che rendeva le comunicazioni fra i due porti settimanali. Altre due linee univano Costantinopoli con i porti del Danubio e con Batum, quest'ultima linea toccando la costa nord dell'Anatolia, ma erano linee di scarsa importanza, giacchè compivano solamente 9 viaggi all'anno.

Sul traffico di tutte queste linee non si hanno dati separati, ma soltanto delle cifre riassuntive del traffico di esportazione e importazione relativo alle sole linee sovvenzionate, che forniscono tuttavia delle indicazioni utili.

Risulta che il movimento merci sulle linee in parola è stato il seguente:

(1) V. Relazione sui Servizi Postali e Commerciali Marittimi del 1909-1910 con notizie sui Servizi Esteri, pag. 57.

TABELLA XIV.

Movimento merci sulle linee sovvenzionate del Levante.

		IMPORTAZIONE T.	ESPORTAZIONE T.	TOTALE T
1900-1901	Scali del Tirreno	12[illegible].050	[illegible]6.886	216.936
	» dell'Adriatico	106.052	22.202	128.254
	Totale . . .	226.102	118.[illegible]	345.190
1901-1902	Scali del Tirreno	147.165	101.776	248.941
	» dell'Adriatico	87.954	24.268	112.222
	Totale . . .	235.119	126.044	361.163
1902-1903	Scali del Tirreno	147.464	92.074	239.538
	» dell'Adriatico	101.724	22.911	124.635
	Totale . . .	249.188	114.985	364.173
1903-1904	Scali del Tirreno	170.610	114.451	285.061
	» dell'Adriatico	104.179	29.239	133.148
	Totale . . .	274.789	143.690	418.479
1904-1905	Scali del Tirreno	152.500	125.147	277.647
	» dell'Adriatico	57.478	29.447	86.925
	Totale . . .	209.978	154.594	364.572
1905-1906	Scali del Tirreno	129.897	110.895	230.792
	» dell'Adriatico	86.673	31.471	118.144
	Totale . . .	216.570	142.366	348.936
1906-1907	Scali del Tirreno	103.766	106.658	210.424
	» dell'Adriatico	65.350	31.056	96.406
	Totale . . .	169.116	137.714	306.830
1907-1908	Scali del Tirreno	78.962	109.881	188.843
	» dell'Adriatico	64.138	31.653	95.791
	Totale . . .	143.100	141.534	284.634
1908-1909	Scali del Tirreno	77.796	99.109	176.905
	» dell'Adriatico	69.602	28.299	97.901
	Totale . . .	147.398	127.408	274.806
1909-1910	Scali del Tirreno	83.757	119.131	202.888
	» dell'Adriatico	84.281	31.102	115.383
	Totale . . .	167.038	150.233	318.271

Il movimento dei passeggeri è stato il seguente:

TABELLA XV.

Movimento passeggeri sulle linee sovvenzionate del Levante

ANNO		ENTRATI			USCITI		
		I Classe	II Classe	III Classe	I Classe	II Classe	III Classe
		N.	N.	N.	N.	N.	N.
1900-1901	Scali del Tirreno	1.055	883	3.696	805	784	2.274
	» dell'Adriatico	1.405	1.019	1.306	837	846	1.337
1901-1902	Scali del Tirreno	1.516	1.013	3.732	588	566	2.037
	» dell'Adriatico	1.653	1.017	2.027	934	838	1.659
1902-1903	Scali del Tirreno	1.463	1.040	3.813	947	904	2.019
	» dell'Adriatico	1.911	1.169	2.705	1.614	1.260	2.027
1903-1904	Scali del Tirreno	1.719	1.325	4.771	1.290	998	3.080
	» dell'Adriatico	1.838	1.224	2.122	1.853	1.288	1.620
1904-1905	Scali del Tirreno	1.707	1.440	5.593	1.409	1.223	3.200
	» dell'Adriatico	2.142	1.474	2.335	1.959	1.624	2.112
1905-1906	Scali del Tirreno	1.954	1.533	5.784	949	985	3.581
	» dell'Adriatico	2.255	1.512	3.036	1.849	1.420	2.087
1906-1907	Scali del Tirreno	1.659	1.638	5.666	1.064	1.410	3.663
	» dell'Adriatico	2.046	1.556	4.802	1.831	1.661	2.713
1907-1908	Scali del Tirreno	1.241	1.553	5.040	1.063	1.276	4.376
	» dell'Adriatico	1.797	1.409	3.198	1.720	1.458	2.627
1908-1909	Scali del Tirreno	1.437	1.623	5.532	953	1.333	4.761
	» dell'Adriatico	1.545	1.412	3.050	1.431	1.335	2.712
1909-1910	Scali del Tirreno	1.052	1.470	4.809	1.152	1.621	4.275
	« dell'Adriatico	5.518	1.349	2.734	1.611	1.577	2.430

Le tabelle confermano l'importanza del traffico di esportazione su queste linee, traffico che risulta maggiore nei porti del Tirreno che in quelli dell'Adriatico. In complesso il movimento commerciale dei porti del Tirreno è stato quasi il doppio di quello dei porti dell'Adriatico.

Nel traffico dei passeggeri i movimenti complessivi di entrata superano notevolmente quelli di uscita ed è inoltre degno di nota il fatto che i passeggeri di I classe hanno preferito i porti dell'Adriatico mentre quelli di III classe hanno preferito i porti del Tirreno.

Dal complesso delle linee appare che il Tirreno aveva migliori comunicazioni con l'Egitto; l'Adriatico le aveva migliori con la Grecia e Costantinopoli.

La Siria e la Palestina mancavano di comunicazioni dirette con l'Italia e così pure il Mar Nero.

La costa sud dell'Anatolia con Adalia non era toccata da alcuna linea; mancava inoltre una linea di cabotaggio lungo la costa della Siria, della Palestina e dell'Anatolia fino a Smirne, che mettesse in comunicazione diretta questo porto con Alessandria. La linea passeggeri *Genova-Alessandria* era inoltre troppo lenta e reggeva malamente la concorrenza con i servizi del *Lloyd Austriaco*, il cui materiale, ottimo e moderno, si arricchiva ogni anno di nuovi piroscafi, studiati espressamente per le linee in questione.

Finalmente Genova era priva di comunicazioni dirette con Costantinopoli, giacchè la linea del Tirreno faceva scalo solo a Palermo.

Per queste e altre considerazioni, allorchè nel 1910 vennero a scadere i contratti con la *N. G. I.* il governo decise di riorganizzare le linee con il Levante, in modo che queste potessero corrispondere, oltre che ai loro naturali fini economici, anche ai fini politici della nostra espansione mediterranea.

Per la realizzazione di questo intento si rese inevitabile un aumento delle sovvenzioni. All'atto pratico la riorganizzazione di queste linee si presentò più complicata di quanto era apparso a prima vista di guisa che, per consentire uno studio accurato del problema, fu adottato un programma provvisorio e ne fu affidato l'esercizio ad una Società espressamente costituita, la *Società Nazionale dei Servizi Marittimi* destinata a rimanere aggiudicataria per soli tre anni, durante i quali sarebbe stato esperimentato l'ordinamento provvisorio e concretato l'ordinamento definitivo.

L'ordinamento provvisorio del 1910 (Legge 13 Giugno 1910, N. 306) aumentava da 6 a 9 il numero delle linee sovvenzionate per il Levante, ma faceva scomparire al tempo stesso le linee obbligatorie. La percorrenza complessiva saliva a 780.000 miglia annue, la sovvenzione a 3.776.000 lire.

Le linee per l'Egitto e la Siria rimasero inalterate, in attesa che fossero costruiti due nuovi piroscafi celeri, di lusso, con i quali si intendeva di battere la concorrenza del *Lloyd Austriaco*. Subivano invece notevoli mutamenti le linee per Costantinopoli e il Mar Nero, mercè l'abolizione della linea *Palermo-Costantinopoli* e l'istituzione di una linea settimanale *Genova-Odessa*. Alla Sicilia si lasciava una linea quattordicinale *Catania-porti della Libia-Candia-Smirne-Costantinopoli*, che, dopo la conquista della Libia, venne soppressa. Rimasero inalterate le due linee *Costantinopoli-Batum* e *Costantinopoli-Braila*, delle quali la prima veniva promossa a quattordicinale, la seconda alla periodicità corrispondente a 40 viaggi all'anno (poco meno di settimanale).

Finalmente la linea *Brindisi-Pireo* non subì alcun mutamento.

L'esperimento triennale della *Società Nazionale* avrebbe dovuto fornire una guida, come si è detto, alla soluzione definitiva del problema delle linee del Levante, intorno al quale tanti contrasti si erano accesi; sfortunatamente la guerra libica nel 1911 e nel 1912 allontanò la nostra bandiera dai porti dell'Impero Ottomano e, con la chiusura del passaggio attraverso i Dardanelli, precluse ai nostri traffici anche il Mar Nero, cosicchè l'esperimento che si era iniziato tranquillamente e sotto buoni auspici ne rimase bruscamente sconvolto.

Le statistiche del movimento di quegli anni non ci possono quindi fornire alcun dato conclusivo; nel 1913 allorchè la guerra libica era finita, ardeva la lotta nei Balcani con le sue inevitabili ripercussioni sul traffico di tutto l'Impero Ottomano. Soltanto le linee dell'Egitto rimasero relativamente estranee alla crisi e su di esse riuscimmo difatti a mantenere i nostri servizi regolarmente, sebbene anche esse soffrissero delle ripercussioni dei contrasti e delle lotte che si agitavano nel Mediterraneo e nel Balcani.

I dati delle statistiche ufficiali per le linee dell'Egitto nei tre anni delle convenzioni provvisorie con la *Società Nazionale di Servizi Marittimi* sono i seguenti:

TABELLA XVI.

Movimento del traffico dato dalle statistiche ufficiali.
(Linee dell'Egitto)

	Viaggi effettuati N.	MERCI T.	PASSEGGERI I cl. N.	PASSEGGERI II cl. N.	PASSEGGERI III cl. N.	PASSEGGERI Totale N.	NOLO Merci L.	NOLO Passeggeri L.	NOLO Complessivo L.	Sovvenzione governativa L.
Linea Genova-Alessandria (Settimanale).										
1910-1911	52	81.696	2.706	3.289	20.353	26.348	1.605.262	1.065.387	2.673.649	920.000
1911-1912	52	60.408	1.904	2.744	14.408	19.056	1.098.419	695.954	1.794.373	920.000
1912-1913	52	74.781	2.957	3.910	22.845	29.712	1.384.787	1.072.237	2.456.524	920.000
Linea Genova-Alessandria-P. Said (Quattordicinale).										
1910-1911	24	27.885	756	1.168	3 975	5.899	579·361	257.873	837.234	500.000
1911-1912	24	18.911	421	784	2.579	3.784	333.544	164.785	498.329	500.000
1912-1913	24	27.198	625	1.285	4.235	6.145	459.255	220.458	679.717	500.000

La tabella mette in evidenza la depressione subita da queste linee nell'anno 1911-1912 durante la guerra libica. Essa conferma inoltre la ben diversa vitalità delle due linee: quella facente capo a Genova, con una sovvenzione di 920.000 lire, presenta un introito lordo di oltre 2,5 milioni; l'altra facente capo a Venezia, con una sovvenzione di 500.000 lire presenta un introito lordo che non supera le 840.000 lire.

I carichi medii *massimi* calcolabili per il solo anno 1912-1913 danno i valori seguenti:

TABELLA XVII.

Movimento del traffico calcolato in base alle statistiche ufficiali.
Carichi medii massimi (Linee dell'Egitto).

	MERCI uscita T.	MERCI entrata T.	MERCI media T.	I Classe uscita N.	I Classe entrata N.	II Classe uscita N.	II Classe entrata N.	III Classe uscita N.	III Classe entrata N.
Linea Genova-Alessandria (settimanale).									
1912-1913	683	510	596	12,7	17,3	18,5	23,0	62	103
Linea Venezia-Alessandria (quindicinale).									
1912-1913	334	270	300	5,5	8,3	14	13	27	22

Su queste linee vennero impiegati dal 1910 al 1913 i seguenti piroscafi:

TABELLA XVIII.

Piroscafi adibiti sulle Linee del Levante.

PIROSCAFI	Età anni	Portata Tonnellate	PASSEGGERI		
			I Classe	II Classe	III Classe
Bosforo	Aff.	—	89	56	varii
Firenze	Aff.	3.360	42	52	188
Memfi	39	2.400	84	70	132
Nilo.	Aff.	—	86	56	—
Orione.	39	3.100	121	40	150
Perseo.	Aff.	—	124	127	—
Roma	10	3.360	42	52	188
Tebe	39	2.400	84	70	102

La tabella XVII conferma l'esiguità del traffico sulla linea *Venezia-Alessandria*; invece sulla *Genova-Alessandria* il traffico è stato più vivo ed il movimento dei passeggeri abbastanza notevole. Cosa degna di nota e che trova una conferma in alcuni dati delle Tabelle XIV e XV è che su queste linee, specialmente la *Genova-Alessandria*, il traffico di esportazione merci ha superato quello di importazione, mentre i movimenti di entrata e di uscita dei passeggeri quasi si equivalgono.

Paragonando i carichi medii *massimi* con le portate dei piroscafi impiegati, oscillanti intorno a 3.000 tonnellate, si sarebbe indotti a ritenere il traffico alquanto limitato. Tuttavia, prima di emettere un giudizio definitivo a riguardo, occorrerebbe conoscere con esattezza la qualità delle merci trasportate.

Nel 1912 era entrato in servizio per conto del *Lloyd Austriaco* il Piroscafo *Helouan*, un magnifico piroscafo per passeggeri di circa 20 miglia di velocità, destinato a istituire una comunicazione celere fra Trieste e Alessandria. L'idea già da tempo vagheggiata nel nostro paese di migliorare le comunicazioni con l'Egitto ricevette nuovo impulso. A quell'epoca rimonta l'ordinazione dell'*Esperia* e dell'*Ausonia*, i due giganti del Mediterraneo di 11.000 Tonnellate S. L., destinati a soppiantare la concorrenza austriaca. Frattanto, in attesa che i due piroscafi fossero costruiti, il nuovo ordinamento delle Convenzioni marittime del 1913 previde l'istituzione di una nuova linea celere con Alessandria d'Egitto facente scalo a Napoli e a Venezia, sulla quale dovevano venire impiegati temporaneamente altri due piroscafi, scelti fra i migliori della nostra flotta, destinati a effettuare ciascuno 22 viaggi all'anno.

Il contratto dei tre anni con la *Società Nazionale Servizi Marittimi* volgeva rapidamente alla fine. Bisognava provvedere a dare un assetto definitivo non soltanto alle linee dell'Egitto, ma a quelle di tutto l'Oriente: l'esperimento dei tre anni, svoltisi in condizioni sfavorevoli, non fornì dati sufficienti, mentre, al tempo stesso, il periodo di tempo trascorso era servito, nonchè ad appianare i contrasti, a renderli più vivaci. Tali contrasti nascevano principalmente dalle esigenze e dalle aspirazioni dei due grandi bacini italiani: il Tirreno e l'Adriatico. Ammessa la necessità di eliminare gli inconvenienti e le deficienze del sistema del 1910, solo in parte eliminate con le convenzioni provvisorie con la *S. N. S. M.*, tanto Genova che Venezia avrebbero desiderato essere prescelte come teste delle nuove linee. Mentre l'antica distribuzione di linee, senza creare dei [illegible], pur colle sue manchevolezze, ripartiva abbastanza equamente il traffico con l'Oriente fra il Tirreno e l'Adriatico, assegnando all'un bacino comunicazioni migliori con l'Egitto e all'altro con Costantinopoli e il mar Nero, una nuova sistemazione, che intendesse assegnare perfetta

parità di trattamento ai due bacini, avrebbe portato necessariamente a un raddoppio di tutte le linee.

La conclusione si fu che, non potendosi raggiungere un accordo, le linee sovvenzionate furono divise, come è noto, in tre gruppi, denominati: Tirreno Superiore, Tirreno Inferiore e Adriatico e le linee del Levante in particolare furono ripartite fra il gruppo Tirreno Superiore, facente capo a Genova e il gruppo Adriatico facente capo a Venezia. A quest'epoca (1913) rimonta la costituzione delle due Società: *Marittima Italiana* e *Società Italiana Servizi Marittimi,* che assunsero rispettivamente l'esercizio dei due gruppi di linee, con convenzioni valevoli fino al 1923.

Il nuovo ordinamento del 1913 portò praticamente a quel raddoppiamento di linee, che, sebbene riconosciuto da molti come eccessivo, pure all'atto pratico si rese inevitabile.

In particolare Genova, che già, nel 1910, alle sue antiche comunicazioni dirette con l'Egitto aveva aggiunto una comunicazione diretta con Costantinopoli e il Mar Nero, mercè la linea *Costantinopoli-Odessa* e che comunicava con la Siria e la Palestina mediante l'antica linea locale *Alessandria-Mersina,* esercitante i servizi in coincidenza con la *Genova-Alessandria,* ottenne il prolungamento di questa linea fino a Smirne, stabilendo per tal modo una comunicazione diretta fra la Siria e l'Egeo e chiudendo l'anello intorno al Mediterraneo.

Venezia che, dalle convenzioni provvisorie del 1913 non aveva ricavato alcun miglioramento di comunicazioni con l'Oriente, ottenne anch'essa di costituire un anello indipendente di comunicazioni intorno al Mediterraneo, mercè il prolungamento dell'antica linea *Venezia-Alessandria,* fino a Smirne lungo le coste della Siria, della Palestina e dell'Anatolia, con facoltà di spingere i piroscafi da Smirne fino a Costantinopoli. Quanto alle comunicazioni col mar Nero, poichè Genova aveva ottenuta la *Genova-Odessa,* Venezia non poteva essere da meno ed ebbe le due quattordicinali *Venezia-Costantinopoli-Batum* e *Venezia-Costantinopoli-Porti del Danubio.*

Finalmente, poichè, in seguito alla guerra Italo-Turca, l'occupazione delle isole del Dodecanneso e di Rodi esigeva una linea regolare diretta con quelle regioni, l'antica linea settimanale *Brindisi-Pireo* venne soppressa e incorporata nella nuova linea quattordicinale *Venezia-Brindisi-Pireo-Rodi* prolungata fino a Beirut e raddoppiata nel secondo tratto *Pireo-Beirut.*

La nuova linea celerissima con Alessandria d'Egitto, facente capo a Napoli e a Venezia e destinata a combattere la concorrenza del Lloyd Austriaco, fu messa all'asta separatamente e venne aggiudicata alla *Società Italiana Servizi Marittimi,* la quale vi adibì temporaneamente i piroscafi *Umbria, Sicilia* e *Sardegna,* con la sovvenzione annua di Lit. 3.245.125.

In totale, col nuovo ordinamento del 1913, si ebbero dieci linee di navigazione sovvenzionate fra l'Italia e il Levante, con una percorrenza annua di 1.119.812 miglia e una sovvenzione complessiva di Lit. 8.353.125, di fronte a 780.000 miglia di percorrenza e 3.776.000 lire di sovvenzione, dell'ordinamento provvisorio del 1910.

Le percorrenze annue e le sovvenzioni, nell'ordinamento del 1913, risultano così ripartite:

	Percorrenza annua miglia	Sovvenzione annua Lit.
Linee facenti capo a Genova	446.238	1.480.000
« « « a Venezia	573.474	3.628.000
« celerissime di Alessandria. . .	100.100	3.245.125
Totale . . .	1.119.812	8.353.125

da cui risulta che, mentre per le linee del versante Tirreno, la sovvenzione governativa era di Lit. 3.32 per miglio, per quelle del versante Adriatico la sovvenzione saliva a Lit. 6.34 per miglio. Questa è la migliore conferma della artificiosità del traffico che si veniva a creare con il raddoppiamento delle linee e che trovava la sua giustificazione essenzialmente nella portata politica del provvedimento, inteso a istituire in Adriatico una concorrenza all'Austria.

Quanto alla sovvenzione eccezionale per la linea celerissima di Alessandria, essa era giustificata essenzialmente dalla necessità di aiutare la compagnia nella costruzione dei due piroscafi nuovi, che essa si era impegnata a costruire per questa linea e che, nonostante le clausole contrattuali parlassero di 7.000 Tonnellate S. L., all'atto pratico venivano costruiti di 11.000 Tonnellate. Oggi solo l'*Esperia*, il primo dei due piroscafi, costruito dal Cantiere di Riva Trigoso, naviga sulla linea in questione. Esso è il più bello e il più grande piroscafo del Mediterraneo, e, quantunque l'esercizio sia molto caro (si parla di oltre 1.000.000 di lire a viaggio) non si può negare che costituisca un vanto per la bandiera italiana. L'altro piroscafo, l'*Ausonia*, commesso, prima della guerra a un cantiere germanico, riuscì, dopo parecchie vicissitudini, a essere disdetto.

I dati circa il traffico svoltosi sulle linee del Levante col nuovo ordinamento del 1913 sono noti ufficialmente soltanto per gli anni 1913-1914 e 1914-1915, ma anche stavolta essi non possono fornire elementi sicuri di giudizio circa le linee in parola, sia perchè limitati a un periodo troppo breve, sia perchè, nel secondo anno, lo scoppio della guerra europea con le sue immediate ripercussioni su tutti i traffici e specialmente su quelli dell'Egitto, nel quale cessò immediatamente ogni affluenza di viaggiatori, su quelli di Costantinopoli e del Mar Nero, ostacolati prima dal governo turco, arrestati quindi con la chiusura dei Dardanelli, creò uno stato di cose anormale, sul quale non è possibile fondare congetture verosimili.

A ogni modo, pur con le restrizioni imposte da queste circostanze, l'esame di tali dati può sempre fornire qualche utile indicazione.

La tabella seguente ci fornisce il movimento del traffico svoltosi sulle linee del Levante negli anni 1913-1914 e 1914-1915, quale è dato dalle statistiche ufficiali.

TABELLA XIX.

Movimento del traffico dato dalle statistiche ufficiali (Linee del Levante). Anni 1913-1914 e 1914-1915.

	Viaggi effettuati N.	MERCI T.	PASSEGGERI I Clas. N.	II Clas. N.	III Clas. N.	Totale N.	NOLO Merci L.	Passeggeri L.	complessivo L.	Sovvenzione governativa L.
Linee Genova-Alessandria e Alessandria-Soria.										
1913-1914	48+2[illegible]	106.359	1.936	4.154	28.715	34.805	2.122.849	1.170.195	3.293.044	679 950
1914-1915	52+23	80.572	2.064	3 813	23.979	29.856	2.368.396	988.658	3.357.354	679.950
Linea Venezia-Alessandria-Smirne-Costantinopoli.										
1913-1914	21	30.501	1.130	2.334	12.643	16.107	654.403	303.525	957.928	829.000
1914-1915 (1)	26+33	99 014	3.769	5.713	32.901	42.383	3.140.990	1.184.930	4.325.920	1.998.000
Linea Genova-Costantinopoli-Odessa.										
1913-1914	49	156.582	1.089	2.233	19.151	22.473	3.054.155	327.506	3.381.661	800.000
1914-1915	50	95.391	1.199	1.511	11.526	14.236	2.788.321	364.067	3.154.518	800.000
Linea Venezia-Costantinopoli.										
1913-1914	43	5.388	3.182	2.329	5 873	11.384	174.495	638.278	812.773	1.300.000
1914-1915	50	5.275	4.702	4.541	10.336	19.579	213.180	1.543.284	1.763.593	1.300.000

Linea Venezia-Costantinopoli-Mar Nero.

1913-1914	43	84.733	2.703	4.690	23.579	30.972	1.807.383	622.167	2.429·550	1.169.000
1914-1915 (1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Linea Venezia-Rodi-Beirut.

1913-1914	15	3.959	209	345	1.983	2.537	81.315	49.022	130.337	330.000
1914-1915	25	14.728	336	447	2.509	3.292	529.050	93.309	622.359	

Linea Pireo-Rodi-Beirut.

1913-1914	19	974	175	376	1.492	2.043	17 382	31.731	49.113	330.000
1914-1915	22	2.969	241	378	1.614	2.233	103.160	79.882	183.042	

Linee celerissime dell'Egitto: Venezia-Alessandria e Napoli-Alessandria.

1913-1914	18	4.851	289	215	251	755	91.437	125.847	217.284	3.245.125
	20	5.471	714	445	1.095	2.254	110.823	266.543	377.366	
1914-1915 (2)	5	8.685	86	97	142	325	374.096	43.369	417.465	3.245.125
	20	37.763	1.259	1.272	2.704	5.235	943.942	549.306	1.493.248	

I carichi medii *massimi*, sulle stesse linee, risultano dalla tabella seguente:

TABELLA XX.

Movimento del traffico calcolato in base alle statistiche ufficiali.
Carichi medii massimi. (Linee del Levante).

	MERCI			PASSEGGERI					
				I Classe		II Classe		III Classe	
	uscita T.	entrata T.	media T.	uscita N.	entrata N.	uscita T.	entrata N.	uscita N.	entrata N.
Linea Genova-Alessandria e Alessandria-Siria.									
1913-1914	470	426	448	8.4	10.9	18.3	21.2	151	881
1914-1915	282 (3) 96	544 (3) 312	413 (3) 204	7	8.3	12.3	17.5	80	92
Linea Venezia-Alessandria-Smirne-Costantinopoli.									
1913-1914	323	266	294	12.2	12.4	22.1	24	113	143
1914-1915 (4)	—	—	—	—	—	—	—	—	—

(1) I dati pel 1914-1915 comprendono globalmente quelli relativi alla linea *Venezia-Alessandria-Smirne-Costantinopoli* e quelli relativi alla linea *Venezia-Costantinopoli-Mar Nero*.

(2) Nel 1914-1915 la testa della linea fu spostata da Napoli a Genova.

(3) La cifra superiore si riferisce alla linea *Genova-Alessandria*, quella inferiore alla linea *Alessandria-Soria*.

(4) I dati relativi al 1914-1915 sono compresi in quelli relativi alla linea *Venezia-Costantinopoli-Mar Nero* e non è stato possibile pertanto calcolare separatamente i carichi medii *massimi*.

Linea Genova-Costantinopoli-Odessa.

1913-1914	1.028	1.051	1039	4.2	3.7	9.1	9.4	85	88
1914-1915	488	463	475	6.5	5.2	7.8	7.9	71	72

Linea Venezia-Costantinopoli.

1913-1914 (1)	—	—	—	21	29	17,2	21	21	35
1914-1915	31	30.4	30.8	31.5	19,4	27.6	18.5	53	52

Linea Venezia-Costantinopoli-Mar Nero.

1913-1914	399	910	654	8.2	8.9	15	17	72	89
1914-1915 (2)	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Linea Venezia-Rodi-Beirut.

1913-1914	62	79	70,5	2.8	2.8	5.4	5,9	28.2	32.3
1914-1915	89.6	255	172.3	2.2	3 2	3	4.4	16	22.9

Linea Pireo-Rodi-Beirut.

1913-1914	10.4	9.5	10	1 6	3.6	5.3	5.5	16.9	20
1914-1915 (3)	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Linee celerissime dell'Egitto: Venezia-Alessandria e Napoli-Alessandria.

1913-1914	127.5	125	126	2.6	12.3	2.2	8.6	5.1	6.1
	165,0	40.5	103	6.2	18.8	4.7	11.4	·	—
1913-1914	448	1.220	834	7.9	7.6	8	10.1	7.1	17.4
	480	1.170	825	28	24.8	25	27	28	50

---

(1) I dati delle statistiche ufficiali relativi al movimento merci presentano tali divergenze, che non è possibile calcolare i carichi medii *massimi* relativi.

(2) I dati relativi al 1914-1915 sono compresi in quelli relativi alla linea *Venezia-Alessandria-Smirne-Costantinopoli* e non è stato possibile pertanto calcolare separatamente i carichi medii *massimi*.

(3) *I dati* delle statistiche ufficiali del 1914-1915 presentano tali divergenze che non è possibile calcolare i carichi medii *massimi* relativi.

I piroscafi impiegati su queste linee durante gli anni 1913-1914 e 1914-1915 furono i seguenti:

TABELLA XXI.

Piroscafi adibiti sulle linee del Levante.

PIROSCAFI	Età anni	Portata tonnellate	PASSEGGERI		
			I Classe	II Classe	III Classe
Società Marittima Italiana.					
Capri	20	6.140	25	16	44
Catania	Aff.	—	34	32	52
Favignana	22	4.815	25	20	62
Firenze	Aff.	3.360	42	52	188
Giava	Aff.	—	—	—	—
Ischia	20	5.140	25	16	44
Levanzo	22	4.865	21	20	82
Orione	39	3.100	121	40	150
Porto di Adalia	Aff.	—	—	—	—
Porto di Alessandretta	24	5.000	39	46	184
Porto di Rodi	Aff.	—	—	—	—
Porto di Savona	23	5.000	47	46	268
Porto di Smirne	Aff.	—	—	—	—
Porto Said	Aff.	—	—	—	—
Scrivia	40	3.400	28	30	40
Siracusa	Aff.	—	34	32	50
Solferino	Aff.	—	—	—	—
Sumatra	51	1.500	51	31	154
Tevere	Aff.	—	28	32	39
Società Italiana Servizi Marittimi.					
Albania	25	4.400	29	50	varii
Bosforo	Aff.	—	89	56	varii
Bosnia	Aff.	—	—	—	—
Bulgaria	24	2.800	67	20	varii
Milano	9	3.400	60	52	104
Montenegro	24	2.800	47	20	varii
Nilo	Aff.	—	86	56	varii
Perseo	Aff.	—	124	127	varii
Romania	Aff.	—	67	20	varii
Serbia	Aff.	—	67	20	varii
Torino	Aff.	3.400	60	52	104
Umbria	20	4.600	74	55	varii
Washington	Aff.	—	47	38	varii

Dall'esame delle tre tabelle XIX, XX e XXI scaturiscono, fra le altre, le osservazioni seguenti:

Sulle linee dell'Egitto e della Siria facenti capo a Genova, il movimento di merci è stato più intenso che sulle linee facenti capo a Venezia. Il movimento passeggeri è stato

presso a poco il medesimo sui due gruppi di linee, scarso per i passeggeri di classe, abbastanza intenso per i passeggeri di 3ª classe.

Il movimento merci ha presentato un sensibile aumento nel 1914-1915, specialmente sulla linea celerissima dell'Egitto, aumento dovuto probabilmente alla neutralità, che, durante il primo anno di guerra europea, rendeva la bandiera italiana più ricercata.

Sulle linee di Costantinopoli e del Mar Nero facenti capo a Genova, il movimento merci è stato intenso, il movimento passeggeri molto scarso. Nel 1914-1915 il traffico presenta una sensibile diminuzione dovuta alla entrata in guerra della Turchia e alla successiva chiusura dei Dardanelli. Sulle linee facenti capo a Venezia il traffico di merci è stato quasi nullo, sia per la chiusura dei Dardanelli, sia per lo stato di guerra in Adriatico: è degno di nota il fatto, già osservato a proposito delle statistiche del 1910 (v. Tabella XV) che i passeggeri di 1ª classe sono stati più numerosi sulla linea di Venezia che su quella di Genova, mentre quelli di 3ª classe sono stati più numerosi sulle linee di Genova.

Paragonando i carichi medii *massimi*, sia in merci che in passeggeri, colla portata dei piroscafi impiegati, si riscontra in generale una differenza sensibile. La massima cifra di questi anni raggiunge appena le 1000 tonnellate sulla linea *Genova-Odessa*. Invece i piroscafi impiegati sono stati in genere superiori alle 3.000 tonnellate.

Sulle linee facenti capo a Genova il rapporto fra la sovvenzione governativa e il nolo incassato è stato in media 0,22; su quelle facenti capo a Venezia 0,64, escludendo dal computo la linea celerissima di Alessandria d'Egitto. Su questa linea nei due anni in esame, di fronte a una sovvenzione governativa di Lit. 6.490.250, sta un introito lordo di Lit. 2.505.363. Ripartendo la sovvenzione governativa sul numero dei viaggi, si ha nel 1913 un onere di Lit. 75.000 circa a viaggio. (Oggi l'onere governativo si calcola a oltre Lit. 1.000.000 a viaggio; mentre, in base all'aumento del costo della navigazione, sette a otto volte in media, le Lit. 75.000 del 1913, non dovrebbero superare Lit. 550.000 circa. È da considerare peraltro che il servizio è fatto con il piroscafo «*Esperia*», molto più grande e costoso dell' «*Umbria*», a spese dello Stato, quindi con criteri poco economici).

La situazione attuale dei traffici del Levante, nei riguardi dell'Italia, è mutata radicalmente da quella che essa era prima della guerra e il cambiamento è dovuto quasi esclusivamente al crollo dell'Austria e alla cessazione di ogni ragione di concorrenza politico-commerciale fra Trieste e gli altri porti italiani. Altri importanti fattori di mutamento sono la crisi della Russia, colla quasi totale cessazione di ogni traffico nel Mar Nero e la crisi dell'Europa centrale, che, per ragioni politiche ed economiche, rende enormemente difficili le comunicazioni di Trieste con il retroterra slavo e tedesco. Finalmente lo stato quasi permanente di guerra in Asia Minore, le agitazioni dell'Egitto e la situazione incerta della Siria e della Palestina aggiungono altri elementi di instabilità e di disordine.

In queste condizioni pensare oggi a una sistemazione definitiva delle linee di navigazione del Levante può apparire prematuro: d'altra parte non è consigliabile tirare avanti con i servizi completamente a carico dello Stato. Oggi lo Stato paga in complesso le spese per 17 linee, le quali, salvo poche riduzioni, sono le antiche linee italiane alle quali si sono aggiunte le antiche linee austriache. La percorrenza annua complessiva di queste 17 linee è di 1.420.423 miglia, superiore di circa 300.000 miglia alla percorrenza annua del programma del 1913. La spesa che lo Stato incontra per tali linee si può valutare in 90 milioni annui, mentre prima della guerra, la spesa per le linee dell'Oriente era di 8.353.125 lire,

Si impone pertanto una soluzione provvisoria: riconosciamo che il problema è complicato e deve essere risolto d'accordo fra lo Stato e i circoli marittimi interessati; ma l'accordo non dovrebbe mancare quando si consideri che esso è richiesto dall'interesse della nazione, il quale è superiore a tutti gli interessi singoli.

(*Continua*)

Roma, Registro Italiano.

GOFFREDO MARCHETTI.

Recenti Pubblicazioni

HELLER W. — *Die Grundprobleme der theoretischen Volkswirtschaftslehre.* Leipzig, Quelle u. Meyer, 1921. Lire 5.50.

L'idea di questo libretto, che appartiene ad una buona collezione, *Wissenschaft und Bildung*, è buonissima, e la esecuzione manifesta nell'autore, che è professore nella Scuola tecnica superiore di Budapest, una singolare forza di pensiero economico. In breve egli vuole esporre nel loro svolgimento storico i problemi fondamentali dell'Economia: il problema del valore e il problema della distribuzione. E si muove lungo le linee della scuola austriaca così per quanto si attiene alla valutazione dell'opera degli economisti di tale scuola come anche per quella degli altri.

Noi non possiamo certo essere accusati di scarsa ammirazione per quel gruppo di studiosi, ai quali la scienza economica deve molto, e quali espositori lucidi e precisi e quali investigatori non di rado originali. Ma riteniamo che essi abbiano commesso e stiano tuttavia commettendo il grave errore storico di svalutare quanto si è fatto prima di loro, per esempio, dagli economisti italiani e francesi e dallo stesso Jevons, e perfino di ignorare quanto si è fatto prima di loro e dopo, per esempio dagli economisti della scuola matematica.

Il libro è uno di quelli che meritano di essere letti. Specialmente quale esposizione dei problemi sollevati e delle soluzioni proposte dalla scuola austriaca e dagli scrittori di altri paesi più devoti ai suoi insegnamenti.

GUSTAVO DEL VECCHIO.

CH. GIDE — *Premières notions d'économie politique.* Paris, Albin Michel, 1922.

L'A. non si propone un vero sommario scientifico dell'economia politica, ma l'esposizione di alcune notizie sull'origine ed evoluzione delle attività economiche più generali ed elementari, più che altro per risvegliare nei lettori il desiderio di studiare la scienza economica. L'A. ha un modo abile e piano di passare da fatti notori del mondo animale ed umano ai caratteri generali ed ai fenomeni sintetici dell'economia, passando dai bisogni e dal lavoro primitivo allo scambio, moneta, proprietà, interesse, profitto, concorrenza e cooperazione, esaminate con quella chiarezza e semplicità di forma che gli è propria anche nei lavori scientifici.

GINO B.

FISHER H. A. L. — *Getting and spending.* London, Collins. 3 6.

I libretti elementari, i quali trattano tutta la scienza economica o alcune delle sue grandi parti, sono una gloria della letteratura inglese. Basti rammentare quelli del Jevons e del Cannan, nei quali certi capitoli sono elementari non soltanto perchè accessibili anche ai principianti ma perchè espongono vedute originali sopra questioni fondamentali della scienza. Senza disconoscere i pregi di questo, pare pertanto che gli elogi comparativi, fatti all'autrice da Sir William Ashley nella sua prefazione, siano alquanto esagerati.

Certo l'autrice espone in forma agile e piacevole gli insegnamenti degli economisti di

tendenza radicale. Ma, come suole accadere a quasi tutti coloro i quali si attengono al principio del minimo sforzo da parte del lettore, non ha raggiunto sempre il massimo risultato di metterlo in possesso a quel rigido meccanismo di connessioni costituente, sotto forme diverse, il nocciolo del pensiero economico da quando l'Economia è scienza.

Per esempio, dato che l'autrice appartiene al gentil sesso, il lettore cerca con curiosità che cosa si trova nel capitoletto *Salari femminili* a pag. 110, a proposito di questo, che è tra i più difficili problemi della distribuzione. Non è il caso di riesporre tutte le considerazioni dell'autrice, molte delle quali sono ragionevoli ed opportune. Ma ci sembra difficile escludere, come pensa l'a., che i salari femminili siano più bassi di quelli maschili principalmente perchè corrispondono ad un lavoro meno efficace e che questa inferiorità sia connessa con ragioni naturali oltre che storiche. In ogni caso il contrario avviso, che fu del resto già sostenuto anche da illustri scrittori, costituirebbe dal punto di vista del sistema economico un paradosso, poco adatto per un libretto elementare.

G. D. V.

OLDERSHAW L. — *Analysis of Mill's Principles of Political Economy.* 2nd Ed. Oxford, Basil Blackwell, 1921. 4/6.

Questo interessante sommario didattico è esempio di come si studia in Inghilterra l'economia politica. Le opere fondamentali dei grandi classici sono rigorosamente riassunte in una serie di proposizioni chiare, semplici, sintetiche ed obbiettive sulle definizioni, leggi, problemi essenziali della scienza. I classici *Principles* del Mill sono qui riassunti in 56 paragrafi, brevi e densi, che consentono però di farsi un'idea esatta delle teorie sui diversi gruppi di fenomeni, di alcune principali critiche ed obiezioni, della possibilità di applicarle a problemi attuali. Però rilievi e questioni fondamentali dal commentatore sono nettamente separate dall'oggettivo riassunto dell'opera milliana. A completarlo sono esposte in fondo al volume numerose *questions* che richiamano lo studente ai diversi punti, lo spingono a collegarli, ad applicar le teorie a problemi concreti. Così il sommario serve sia come ottima preparazione allo studio diretto dell'opera, sia a meglio utilizzarla come strumento di cultura economica generale. E dice a noi Italiani perchè in Inghilterra sia assai più diffusa una vera coltura economica che in Italia è ristretta agli specialisti.

GINO B.

VON KOCH F. M. — *On the theories of free trade and protection.* London, King, 1922. 1 s.

Considerazioni critiche su alcuni problemi generali di politica commerciale e controversie tra liberisti e protezionisti: ipotesi di costi decrescenti; minor sfruttamento di certi fattori produttivi nazionali in regime di libertà di commercio: ammissioni liberiste dell'utilità di *certi* dazi protettivi; periodo di depressione industriale; industrie chiavi.

GINO B.

CANNAN E. — *The economic outlook.* London, King, 1922. 5 s.

Il Cannan è giustamente fra gli economisti inglesi uno dei più apprezzati presso di noi. Il compianto professor Montemartini più che ad ogni altro autore, a questo forse si rivolse per conciliare gli studii di Economia pura con l'azione socialista. E Luigi Einaudi non di rado a lui si riferisce trovando nel collega inglese quell'armonia del pensiero storico con l'astrazione teorica, dalla quale soltanto si può derivare l'adeguato strumento per trattare i problemi concreti.

Le qualità, che fanno delle sue opere maggiori testi classici, si ritrovano in questa serie di saggi raccolti la prima volta nel 1912 e ripubblicati ora nel 1922, senza modificazione e avvertenza alcuna. Dieci anni sono sempre un periodo molto lungo per rileg-

gere delle prospettive o previsioni, come sono queste. Equivalgono ad un periodo lunghissimo, quando comprendono i quattro anni della grande guerra ed i quattro seguenti, che della guerra hanno, nella mente turbata degli uomini e nelle oscillanti istituzioni sociali, conservato tante caratteristiche. Anche maggiore la distanza fra la prima pubblicazione e questa seconda appare per i saggi del Cannan, il quale delle due forze politiche prevalenti e contrastanti fra di loro, il *socialismo* ed il *nazionalismo*, nel modo più esplicito sostiene la prima e combatte la seconda. La liquidazione della crisi economica, provocata dalla guerra la quale già impone in tutti i paesi una graduale revisione delle istituzioni socialistiche frettolosamente sperimentate negli anni del conflitto bellico, e delle violente contese sociali, non è invero ancora tanto inoltrata da eliminare l'esasperazione dei sentimenti nazionali.

Un osservatore superficiale non potrebbe dunque sfuggire alla impressione che si tratta di saggi non soltanto vecchi di uno o più decenni, ma senz'altro superati dalla esperienza recente. Se non ci inganniamo, l'a. non è di questa opinione. Così soltanto ci possiamo spiegare che egli non abbia voluto nè modificare nè chiosare qualche passo dei suoi scritti, che meraviglia di vedere riprodotto ora tale quale senza spiegazione o commento. Tutto in vero fa prevedere che lo svolgimento ulteriore della crisi finirà con l'imporre una generale reazione contro il nazionalismo, il quale costituisce, di mano in mano che si correggono le aberrazioni socialiste, l'ostacolo principale al raggiungimento di uno stato di relativo equilibrio. Al contrario è certo che la crisi del socialismo non può essere di lunga durata perchè l'opera della pubblica amministrazione, attraverso l'azione di tutti i partiti e di tutti i governi, appare ormai sostanzialmente determinata, nei paesi della nostra civiltà e almeno in Europa, da tale ideologia.

Il liberalismo resterà sempre come espressione di un tipo più elevato di convivenza sociale e quale potente fattore di critica adoperato dalle aristocrazie per frenare e correggere i peggiori eccessi delle varie demagogie lottanti per il potere. Ma vi sarà sempre da parte di coloro, i quali non sanno rassegnarsi a considerare gli studii economici soltanto come l'ultimo ramo delle matematiche e della psicologia, ma vogliono da essi ricavare un possente contributo positivo ai problemi politici e sociali, il tentativo di mettere d'accordo gli insegnamenti della teoria con le esigenze delle lotte politiche, attraverso le quali si può operare concretamente. Di tale genere di scritti questi del Cannan sono un esempio preclaro. È difficile essere più ragionevoli di lui scrivendo in senso socialista; così come è difficile giungere a conseguenze più socialiste delle sue partendo da considerazioni economiche. Egli pertanto può considerarsi l'espressione letteraria di quel grandioso movimento politico-sociale, attraverso il quale le aristocrazie inglesi cercano di assorbire il movimento operaio del loro paese, cedendo con profondo senno politico tutto quanto è possibile non solo agli interessi ma anche ai pregiudizii popolari per salvare le istituzioni essenziali alla conservazione ed al progresso del paese.

Alla *Introduzione*, che è un organico riassunto del volume, fanno seguito undici saggi: *Economia e Socialismo, Ricardo in Parlamento, Il marchio del pauperismo, Si deve permettere alle imprese municipali di dare un profitto?, L'utilità pratica della scienza economica, La preferenza da parte delle colonie, La divisione del reddito, Può la legge dei poveri non creare pauperismo?, L'ideale economico e le sue applicazioni ai paesi o nazioni, La incompatibilità del socialismo e del nazionalismo, Giustizia ed Economia nella rimunerazione del lavoro.*

GUSTAVO DEL VECCHIO.

HARRIS M. D. — *A social and industrial history of England: Before the industrial revolution.* London, Collins, 1921. 3/6.

WELBOURNE E. — *A social and industrial history of England: Modern times.* London, Collins, 1921. 3/6.

Volumi didattici preparati per le *continuation schools*, per adulti che han già fatto le scuole elementari e secondarie e, mentre si guadagnano la vita, proseguono nel formarsi

una cultura superiore. Devono quindi combinare il rigore degli elementi esposti ad una forma atta a studenti non veramente universitari. Come dice il prof. W. Ashley nella sua introduzione, questi volumi rispondono bene allo scopo. Quello di Miss Dormer Harris conduce lo studente dall'età del bronzo nel Nord-Europa alla successiva conquista delle Isole Britanniche, illustrando in un chiaro quadro l'economia e la vita agricola fino alla caduta o decadenza del servaggio. Organizzazione e sviluppo dei centri urbani, vita commerciale e gilde, effetti delle scoperte e del commercio coloniale, evoluzione nella vita provinciale, lavoro delle donne e fanciulli, crescente grandezza di Londra; sono esposte in una piana e succosa forma, con quesiti, riassunti, etc. che facilitano lo studio. Il volume del Welbourne espone invece la storia economico-sociale degli ultimi due secoli, specialmente delle conseguenze che sulla vita del sec. XIX hanno avuto le trasformazioni tecniche del XVIII. L'A. segue sommariamente l'apparire e l'applicarsi delle invenzioni industriali, dei nuovi mezzi di trasporto, le innovazioni agricole, il pensiero e lo studio scientifico dei fatti economici, ed i fenomeni fondamentali dell'economia inglese contemporanea fino alle loro più recenti manifestazioni.

GINO B.

SALVIONI G. B. — *La lira bolognese dal 1605 al 1625*. Bologna, Stabilimenti Poligrafici, 1922.

Le pubblicazioni sulle valute, in questi tempi di calamità monetarie, sono di grande attualità. E non soltanto gli studii sulle vicende delle monete odierne, ma su quelle, meno tempestose, delle monete antiche. Fra questi studii retrospettivi degno di nota il saggio del prof. Giovanni Battista Salvioni della Università di Bologna, su *Il valore della lira bolognese dal* 1605 *al* 1625, testè pubblicato nelle «Memorie della Deputazione di Storia Patria» ed anche stampato a parte.

Il volume si riannoda ad un'opera che rimase per qualche tempo interrotta e con esso si raggiunge un periodo così inoltrato nella storia monetaria di Bologna che l'utilità del lavoro è ormai assicurata. Infatti l'A. ha superato l'epoche più remote e più turbinose delle origini e vi è motivo di credere che pochi anni dopo, verso la metà del secolo XVII, la lira di Bologna si confondesse con quella di Roma.

Il Salvioni venne alla Università di Bologna con una speciale vocazione ad associare tra loro le ricerche economiche e statistiche con le vicende storiche del passato. Fu così che si dedicò subito ad uno studio sulla *Popolazione di Bologna nel secolo XVII* con riferimento ai periodi anteriori e successivi: studio che venne molto apprezzato e trovò imitatori per altre regioni e città italiane. In quella occasione dovette occuparsi anche di alcuni computi sul valore della lira bolognese e si avvide che le ricerche fatte in proposito dal Savigny erano state male intese e male chiosate dal traduttore italiano del celeberrimo romanista. Da queste sue critiche trasse un primo saggio *La moneta bolognese e la traduzione italiana del Savigny* nel quale si propose di correggere le storture del traduttore accennato e di completare le ricerche dell'autore tedesco sulla prima fase monetaria del comune di Bologna, pubblicando anche nuovi documenti. Dopo di che al Salvioni venne l'idea di ristudiare le vicende secolari della lira bolognese e ne trasse un primo saggio che uscì nel 1902 e che abbraccia il periodo dalle origini alla fine del secolo XV. Con altri due saggi successivi raggiunse con la sua ricerca l'alba del secolo XVII.

La ricerca trasportava lo studio della moneta bolognese dal campo numismatico che era stato diligentemente e valorosamente esplorato dal conte Malaguzzi Valeri a quello giuridico e storico-economico. Si trattava d'isolare il fino dei conii bolognesi per determinarne il valore metallico e più specialmente, appoggiandosi sul valore in oro, di sorprendere anche il valore commerciale delle monete stesse. Per quanto gli tornava possibile il Salvioni si occupò anche delle mercedi e dei prezzi del passato, a corredo e completamento della sua ricerca principale.

Il volume che ora presentiamo esce a diversi anni di distanza dai precedenti perchè l'autore potè sperare di vincere l'infermità della vista che l'aveva improvvisamente colpito. Al qual volume è tempo di venire per riferire ai lettori ch'esso si compone di quattro parti per diverse ragioni interessanti.

Nei primordi del secolo XVII Bologna è travagliata da una crisi monetaria che non è come oggi determinata da un soverchio di emissione cartacea, ma, come avveniva allora; da un abuso di coniazione di spiccioli e precisamente di «sesini». Un bando del 3 agosto 1612, la «Magna Charta» della moneta bolognese che la resse per lungo volger di tempo, riparò a questo disordine ed il Salvioni commenta il bando punto per punto.

Siccome poi il bando ammette a circolare in Bologna molte monete d'altre città italiane ed anche di Spagna e poichè queste monete sono quelle che correvano in generale nell'Italia superiore e media nel secolo XVII, il Salvioni nella seconda parte le individua una ad una e ne ricava un quadro della circolazione monetaria del tempo, non solo valevole per Bologna, ma per tutto il territorio accennato. Anzi egli coglie l'occasione per ripetere ed ampliare una sua teoria originale sullo sviluppo storico delle forme monetarie che si può adattare a tutta la circolazione della moneta in Europa, dal suo rinnovamento per opera di Carlomagno sino al periodo illustrato da questo studio.

Non è il luogo qui di ripetere questa teoria, ma è certo che essa riassume in alcuni tratti caratteristici le ragioni giuridiche ed economiche per le quali dalla lira — libbra di Carlomagno — si arriva ai fiorini d'oro, agli scudi d'oro, alle lire in argento della fine del secolo XV ed ai multipli di esse che fioriscono tra la fine del 500 e il principio del 600 sotto le grosse e pesanti forme di talleri e di ducatoni. Con breve fatica il lavoro del Salvioni potrebbe essere continuato fino alle ultime trasformazioni delle lire nostre prima nei cenciosi spezzati di carta e adesso nella modesta veste di nichelio.

Nella terza parte l'elemento storico prende il sopravvento ed è sopra tutto da considerare l'abbondanza dei documenti messi in luce dall'Autore, per modo che forse non è ancora conosciuta in Italia una concessione di zecca in tutto il suo svolgersi come quella stipulata nel 1623 fra il Senato bolognese e Ludovico Selvatici. Questa parte rende ragione della riforma monetaria condotta nel 1625 in Bologna e le ricerche di appositi esperti che ne prepararono le deliberazioni sono minutamente illustrate e tradotte sotto le forme moderne di peso e di titolo.

L'ultima parte è quella che può interessare di più la comune dei lettori perchè essa cerca di raggiungere la vera finalità dell'opera, cioè il ragguaglio fra le lire bolognesi del primo quarto del secolo XVII e le lire dei nostri giorni. Purtroppo i documenti diretti scarseggiano, ma due eruditi bolognesi, il can. Amadei e Guid'Antonio Zanetti, raccolsero con diligenza le vicende dello scudo d'oro di questo periodo e sulle traccie di essi si può stabilire quanto valesse una lira bolognese. Il Salvioni conferma la decadenza di questo nostro strumento di cambio, dimostrando come i salarii dei funzionarii cittadini dimoranti in Roma si venissero via via elevando per tener testa al valore sempre minore della moneta con cui erano stipendiati. La storia complessiva narrata in quest'opera, ormai voluminosa, non è molto allegra, perchè se nel 1264 la lira bolognese poteva essere valutata a circa 10 lire nostre, nel 1625 per diminuzione di lega, per riduzione di peso, per la decadenza del metallo bianco di cui era composta non valeva più che lire italiane *una e sessantasei centesimi.*

Tale la sostanza della nuova monografia che esaurisce appieno, sotto l'aspetto storico ed economico, il ponderoso argomento.

Nessuno poteva meglio affrontarlo del Salvioni, che alla più squisita preparazione scientifica unisce una tenace perizia nel raccogliere e nel pubblicare i documenti della storia. Sono doti preziose, avvalorate dalla esposizione, limpida ed elegante, abituale negli scritti del Salvioni, che se ne giova per rendere attraenti anche le materie più sorde alle ragioni dell'arte.

FEDERICO FLORA.

DIEHL K. e MOMBERT P. — *Ausgewählte Lesestücke zum Studium der politischen Oekonomie: Wert und Preis.* Due volumi. Karlsruhe i. B., Braun, 1920. Prezzo Lire 15 per volume.

Questa 2ª edizione non modifica sostanzialmente la 1ª (1912). I due volumi fan parte di una serie che, con lo stesso metodo, illustra i principali argomenti economici (moneta, salario, rendita, ecc.). Il problema del valore e del prezzo non è qui considerato solo nel senso strettamente scientifico dell'economia pura, ma anche nell'aspetto sociale e politico (regolamento dei prezzi, teorie socialiste). Dopo una breve introduzione di K. Diehl, sono scelti e riportati (tutti tradotti in tedesco) i brani più significativi scritti su quest'argomento, da Alberto Magno (*Ethica*, L. V), S. Buridanus (*Quaestiones super decem libros ethicorum Aristotelis ad Nicomachum*), W. Petty, D. Ricardo (Principi), il capitolo sui prezzi delle *Untersuchungen* di Hermann. Il 2º volume considera essenzialmente i rapporti tra lavoro, valore e prezzi: Rodbertus, K. Marx, V. Böhm Bawerk e le considerazioni dei *Principles* di Marshall sulla teoria del valore di Ricardo. Qualche breve nota dei compilatori è intercalata tra parentesi.

GINO B.

CASSEL G. — *Das Geldproblem der Welt. Iᵉ und IIᵉ Denkschrift.* München, Drei Masken Verlag, 1921-1922.

Il primo di questi volumi contiene la traduzione del rapporto presentato dal professor Cassel alla conferenza di Bruxelles. Non faremo ai lettori il torto di recensire questo scritto, che è ritenuto ormai a ragione un classico dell'Economia Politica. Seguono alcuni minori articoli politici sopra i crediti internazionali, le riparazioni e le materie prime.

L'altro volume contiene la traduzione del secondo memoriale, presentato dallo stesso professor Cassel alla Commissione Finanziaria della Società delle Nazioni un anno dopo il primo. A differenza di quello, che costituiva principalmente una investigazione di fatti, questo contiene altresì una serie di proposte concrete, destinate nella intenzione dell'A. a togliere l'Europa dalle difficoltà monetarie del dopoguerra. La materia è pertanto assai più che non quella del primo scritto sottoposta ai motivi soggettivi dello scrittore, ai quali il lettore ha il diritto di sostituire quelli suoi proprii.

Non è il caso di riassumere una esposizione, che in ogni pagina contiene affermazioni teoriche importanti ed originali. E tanto meno di iniziare una discussione, la quale dovrebbe essere assai ampia perchè verterebbe più tosto che sopra alcuni principii teorici intorno alla loro concreta applicazione a problemi concreti estremamente complessi. Il Cassel stesso, del resto, nel 3º fascicolo della *Ricostruzione dell'Europa* edita dal Keynes, ha chiarito ancora la sua posizione esaminando *le decisioni della conferenza di Genova in materia economica e finanziaria.*

Ma non possiamo nascondere che la stessa posizione da lui assunta ci sembra tale che difficilmente gli può consentire una azione efficace. La politica del dopoguerra è una nuova grande conferma di ciò, che la guerra stessa dovrebbe avere insegnato. E cioè che la posizione tecnico-economica dei problemi non è quella nella quale in concreto gli uomini si pongono nei loro rapporti di massa. Le classi fra di loro e ancor più le nazioni fra di loro si battono per un complesso di interessi e di ideali, e difficilmente vogliono accedere alle transazioni, aderendo alle quali raggiungerebbero il massimo tornaconto collettivo. Per gli stessi motivi, per i quali si sono precipitati nell'orrore della guerra mondiale, essi ora continuano a lottare attraverso i problemi delle riparazioni e dei debiti internazionali. È troppo facile dimostrare che tale condotta è antieconomica, ma non è prescindendo da questi fattori reali, che si può aiutare il mondo a trovare la sua via. Non è quindi così strano, come può apparire a prima vista, che i consessi internazionali abbiano apprezzato così poco gli alti insegnamenti di un tecnico della circolazione così egregio, come è il Cassel.

La stabilizzazione del valore attuale della moneta, la rinuncia alle indennità tedesche, gli accordi internazionali per diminuire le oscillazioni dei cambi sono tutte soluzioni impeccabili di certi astratti problemi economici. Non sono la mèta verso la quale si possono dirigere le forze attuali per raggiungere quella relativa posizione di equilibrio, che tutti noi desideriamo dopo otto anni di violenta dinamica. Le forze, che la guerra ha scatenato non sono tutte forze di distruzione. In ogni modo è utopistico credere che si possano incatenare, per ritornare ad una posizione la quale assomigli il più possibile a quella che abbiamo lasciato per gettarci nel vortice della grande guerra. Uomini a milioni e beni a miliardi sono stati distrutti. E tutto il sistema della circolazione potrebbe non essere stato in qualche misura sconvolto? Di mano in mano che i vuoti si andranno riempiendo ed in ragione della diversa misura nella quale la ricostituzione avviene, nei varii luoghi anche i processi di circolazione troveranno il loro nuovo assetto normale. Ma ogni tentativo per ricostituirli sopra un terreno ancora tanto sconvolto non può a meno di apparire prematuro e, diciamo pure, ingenuo allo sguardo semplice ma acuto dell'uomo pratico, sia esso un banchiere od uno statista.

GUSTAVO DEL VECCHIO.

KERSCHAGL R. — *Die Geldprobleme von heute.* München, Duncker u. Humblot, 1922, M. 24.

In meno di cento pagine il professor Kerschagl tratta di tutti i più gravi problemi monetarii odierni. E, poichè egli è tutt'altro che un semplicista, li vuol mettere giustamente in relazione con problemi economici e sociali di ogni specie. Ne deriva necessariamente una esposizione imperfetta, perchè le moltissime cose, che egli sa, sono più tosto accennate che narrate. E le sue argomentazioni, spesso giuste, mancano di ogni rigorosa connessione nelle loro parti. D'altro canto, appunto per la complessità degli elementi considerati, questo libretto è ben lungi dal costituire un'opera popolare.

Tuttavia per convincersi che l'opera in genere non dà la misura adeguata del merito dell'autore basta leggere le poche ed ottime pagine, nelle quali sono egregiamente esposte le vicende monetarie inglesi fra il dicembre 1919 e il luglio 1921.

Al contrario per convincersi della impossibilità di esaurire tanta materia in così breve spazio basta leggere la conclusione, nella qnale si afferma che *per tornare a sistemi monetari normali occorre una amichevole cooperazione di tutte le nazioni per le ricostituzione della vita economica di tutto il mondo.* Se così fosse, dovremmo disperare veramente di rivedere sistemi monetarii normali! G. D. V.

PARET L. V. — *El Estado y el Banco de España.* Madrid, Suárez, 1921. 5 pesetas.

La circolazione bancaria spagnuola, la quale fino alla guerra mondiale fu una delle più malate per i soliti accordi fra politicanti inabili e finanzieri scaltri, ebbe come effetto dei memorabili avvenimenti militari, ai quali il paese non prese parte, un risanamento imprevedibile altrimenti e ferocemente invidiato dalla terza sorella latina. Per dire il vero i corsi peggiorati degli ultimi tempi fanno seriamente dubitare se ciò che fu guadagnato con tanto poca fatica sarà conservato a lungo in larga misura. Ma per ora la peseta è in auge.

Tutto ciò per altro è fuori delle indagine del Paret, il quale con lo studio dei precedenti spagnuoli e degli esempi stranieri cerca di raccogliere gli elementi per una riforma della legge bancaria del suo paese. I due principii della maggior libertà da parte della direzione del Banco e della partecipazione dello Stato agli utili sono da lui abilmente sostenuti e meritano l'approvazioni dell'osservatore straniero e perciò imparziale. I particolari tecnici, da lui caldeggiati, lasciano al contrario alquanto dubbiosi, perchè sembrano attribuire un valore troppo assoluto a formule del tutto empiriche, ma non tolgono in ogni modo pregio alla sostanza delle sue proposte concrete. G. D. V.

LAVINGTON F. — *The trade cycle.* London, King, 1922. 3/6.

L'autore riassume nitidamente in questo libretto le varie fasi di un ciclo commerciale e opportunamente mette in evidenza quanto tale schema serva a chiarire gli odierni problemi economici.

Riguardo al fondamento teorico della esposizione, l'a. si riferisce esplicitamente alla posizione assunta dal PIGOU, della quale già noi abbiamo fatto cenno a proposito dell'opera *The economics of welfare* (ott. 1921, pag. 355).

G. D. V.

WENDEL H. — *The evolution of industrial freedom in Prussia, 1845-1849.* New York, New York University Press, 1921. Doll. 3.

Nel tratteggiare l'evoluzione della libertà industriale in Prussia, riferendosi specialmente al periodo che dal 1845 corre al 1849, l'A. risale alle condizioni esistenti alla fine del secolo XVIII, allorchè prevalevano le medioevali restrizioni imposte dalle corporazioni operaie, per mettere quindi in luce le idee di libertà e la pratica attuazione di questi principî per opera dei ministri Stein e Hardenberg al principio del secolo XIX, e venire poi a trattare più diffusamente della legge del 1845, la quale estendeva a tutte le provincie i principî liberali, abolendo le restrizioni dell'emigrazione, la fissazione legale di salari e di prezzi, i privilegi coercitivi del commercio.

Ma i provvedimenti ispirati a principî liberali incontrarono tosto la viva opposizione dei capi operai e della classe imprenditrice, che, approfittando della grave crisi industriale svoltasi dal 1845 al 1848, indussero il governo a ripristinare le norme prevalenti alla fine del secolo XVIII, con tutte le restrizioni medioevali sulla scelta delle occupazioni, sui metodi di retribuzione, sui sistemi di produzione, ecc.

Il diligente lavoro del Wendel è documentato da frequenti citazioni e da un'ampia bibliografia sull'argomento.

A. GARINO CANINA.

FARADAY W. B. — *Democracy and capital.* London, J. Murray, 1921. 8 s.

Appassionate, se non sempre rigorosamente scientifiche e, nel loro complesso, ordinate e sistematiche, pagine contro le teorie, aspirazioni e forme concrete del movimento socialista. L'A. richiama i fini e gli effetti delle diverse correnti socialiste e delle organizzazioni concrete cui hanno dato luogo, comprese quelle operaie, negando una qualsiasi evoluzione storica verso il socialismo e la verità delle trasformazioni economiche affermate dal marxismo (concentramento della ricchezza). Mette di fronte gli effetti della concorrenza individualistica e della produzione di stato, rilevando che, mentre in queste la produttività decade più o meno gravemente, la lotta sociale non è affatto eliminata. Il sostanziale vantaggio della concorrenza è, da una parte, l'aumento del flusso del prodotto totale consumabile, dall'altro il massimo ribasso nel livello dei prezzi. S'indugia sui danni delle nazionalizzazioni, dal punto di vista dell'economia di scambio, utilizzando i risultati dei parziali e temporanei esperimenti cui ha dato luogo l'economia bellica. Le forze individualistiche operanti sullo sviluppo della ricchezza, l'azione dell'imprenditore, creatore e dirigente responsabile dell'impresa, accumulante le masse più importanti delle riserve di beni economici, malgrado le deficienze ed i danni della concorrenza, sono contrapposte alle condizioni create dalle diverse forme di socialismo, compreso il bolscevismo: burocrazia, posizione monopolistica dei gruppi operai organizzati, minor sicurezza economica. La concorrenza non nega la solidarietà tra le classi. L'aumento del reddito delle alte classi economiche è strettamente connesso all'aumento del reddito medio delle basse classi; mentre la ripartizione del reddito della minoranza più ricca, sulla collettività, di poco ne aumenterebbe il reddito e ne preparerebbe a breve scadenza la fatale diminuzione. Questi ed altri rilievi chiudono il volume.

GINO B.

STRÖBEL H. — *Socialisation in theory and practice.* London, King. 1922. 10/6.

L'A. è stato ministro delle finanze nel governo rivoluzionario prussiano dello storico novembre 1918; si è poi staccato dal partito indipendente per la sua intransigenza e simpatia pel bolscevismo, pur non confondendosi coi maggioritarî. La parte più interessante del volume è appunto quella dedicata all'esperimento bolscevico ed al movimento socialista in Germania dopo la rivoluzione del 1918. Sono richiamate in principio alcune definizioni generali del socialismo ed alcune più fondamentali e notorie teorie della socializzazione, senza però alcuna discussione sistematica e teorica. Così son ricordati alcuni esperimenti del vecchio socialismo utopistico, per dimostrare la fondamentale differenza del socialismo rivoluzionario contemporaneo, che dà significato solo agli esperimenti di socializzazione ottenuti conquistando prima il potere statale. L'esame che però l'A. fa dell'esperimento bolscevico non è eccessivamente parziale; lo riassume bensì nei suoi momenti e fatti tipici un po' troppo in base alle trasformazioni *nominali* e *formali* ma ne mette pure in rilievo gli aspetti critici: dispotismo, errore e deficienze del meccanismo della distribuzione e razionamento, politica finanziaria basata sull'assurda teoria monetaria, ma sovratutto disastrosa diminuzione del prodotto e peggioramento economico medio delle grandi masse. Rilievi analoghi fa per il breve esperimento ungherese. Sono questi i soli veri esperimenti di «*completa socializzazione*» tentati attraverso una improvvisa «distruzione del capitalismo». E l'A. (p. 317) non esita a concludere che i loro effetti sono tali da allontanare da ogni imitazione. Egli cerca quindi spiegare come la Germania rivoluzionaria non abbia seguito questi esempi, esponendo le ragioni che hanno trattenuto i primi governi rivoluzionarî da grandiosi esperimenti di socializzazione; richiama i progetti di socializzazione ispirati al socialismo di stato (Wissell); il movimento per la statizzazione delle miniere in Germania ed Inghilterra (1919-20), i risultati dell'organizzazione mista creata in Germania per le industrie minerario siderurgiche, in cui la diretta partecipazione degli operai e consumatori ai Consigli dirigenti l'industria non ha impedito colossali profitti solo spiegabili per la situazione semimonopolistica e per i prezzi artificialmente alti. Richiama infine altri schemi, progetti e vie che possono condurre alla socializzazione, senza passare pel bolscevismo o pel socialismo di stato.

GINO B.

THÉRY E. — *Conséquences économiques de la guerre.* Paris, Belin, 1922. 7 fr.

Il Théry, nel particolareggiato esame che egli fa delle conseguenze economiche prodotte dalla guerra in Francia, offre il lettore un interessante quadro d'insieme della presente situazione del suo paese; servendosi in parte dei numerosi articoli pubblicati nell'«Économiste Européen» e dei lavori della Commissione Centrale di studi relativi al costo della vita, costituita nel 1920 dal Ministero del Lavoro.

L'A. considera le ripercussioni della guerra sulle varie produzioni, sia agrarie sia industriali, come pure sul commercio, riferendosi anche al problema dell'approvvigionamento delle materie prime. Un capitolo speciale dell'opera è dedicato alle colonie ed al traffico che si svolge tra essa e la madrepatria. Dai dati riferiti appaiono scarsi i vantaggi, che questa ritrae da' suoi possedimenti, anzi assai inferiori a quelli sperati e non tali da compensarla dei sacrifici sopportati. L'A. continua lo studio delle condizioni economiche generali della Francia, esaminando il traffico ed il bilancio delle ferrovie prima e durante la guerra, per passare poi a considerare le ripercussioni del grande conflitto sulla marina mercantile.

Un'altra parte del volume è dedicata al credito ed alla finanza. Il lettore troverà, oltre ai dati relativi alla presente situazione, anche un interessante esame del debito pubblico della Francia durante e dopo le precedenti guerre. Nel considerare i danni, senza dubbio assai notevoli, cagionati dall'ultimo grande conflitto, il Théry guarda fiducioso all'avve-

nire, sperando in una ricostruzione economica abbastanza rapida del suo paese, il quale però, come osserva l'A., deve fare essenzialmente assegnamento sopra sè stesso, sul suo popolo, il vero artefice della rinascita della Francia.

A. GARINO CANINA.

DE LANNOY C. — *L'alimentation de la Belgique par le Comité National.* Bruxelles, Lebègue, 1922.

Il difficile compito del vettovagliamento del Belgio negli anni di guerra è descritto nel presente volume con particolareggiate notizie e con ricchezza di dati.

L'A. tratta sia dell'opera svolta dal Comitato Nazionale, per quel che riguarda l'alimentazione, sia dell'organizzazione dei servizi di approvvigionamento, del razionamento dei viveri, della distribuzione dei prodotti razionati, ecc.

Notizie interessanti sulla situazione della popolazione belga durante la guerra sono fornite dall'A., il quale ha compiuto pure opera utile raccogliendo testi di disposizioni legislative, relazioni ed altri documenti ufficiali, che potranno servire a chi vorrà più tardi scrivere la storia del Belgio durante quell'importante e grave periodo della sua vita.

A. GARINO CANINA.

ANGAS L. L. B. — *Reparations, trade and foreign exchange.* London, King, 1922. 12/6.

Interessante e precisa analisi degli effetti dei pagamenti delle indennità tedesche dal punto di vista economico e monetario. L'A., riassunto il programma dei pagamenti tedeschi, ne esamina da prima gli effetti *economici*. L'idea empirica che l'indennità consista soltanto in pagamenti monetarî impiegati dall'Inghilterra ad alleggerire la pressione tributaria, a compensar danni bellici, ecc., è, si può dir, erronea. L'indennità non può esser pagata dalla Germania in oro, non solo perchè non lo possiede, ma sovratutto perchè se anche il pagamento formale fosse in oro, in concreto si farebbe in merci e, secondariamente, servizî. La Germania deve esportare, *in più* dell'esportazione necessaria a pagare le importazioni e gli altri servizî acquistati dall'estero (a parte il credito), beni corrispondenti all'indennità pagata. Questi beni, per poter servire al pagamento dell'indennità, devono esser *venduti*, quindi, a prezzi più bassi dei similari o concorrenti prodotti inglesi. Il pagamento dell'indennità agisce come un colossale *dumping*, assai più dannoso ai gruppi produttori inglesi, di quello volontario normale, in quanto artificiale, dominato da criterî extraeconomici, concentrato in massa in un certo periodo. Conseguenza fatale la depressione in gruppi più o meno vasti di imprese, crisi e disoccupazione, che vengono ad aggiungersi alla depressione postbellica iniziatasi nel 1920, ed a prolungarla. Nella 2ª parte l'A. analizza l'aspetto *monetario* del problema. I pagamenti tedeschi all'Inghilterra implicano una intensa domanda di valute-sterlina pagate in marchi. Donde un corrispondente aumento del cambio del marco sulla sterlina, che a sua volta facilita la più vasta esportazione di merci dalla Germania all'Inghilterra per i ritardi dei costi di produzione di molti prodotti tedeschi a seguire l'aumento del cambio, ed i conseguenti ribassi dei loro prezzi espressi in sterline. Ma anche se i pagamenti avvengono attraverso altri mercati l'effetto è identico. Se la Germania ottiene valute spagnuole, svizzere, ecc., esportando in questi mercati merci in maggior quantità, il marco peggiora da prima in confronto della peseta, franco, ecc. Ma successivamente aumenta la domanda di sterline pagate in pesete, franchi, e peggiora il cambio di queste monete sulla sterlina. Quindi un aumento delle esportazioni spagnuole, svizzere, ecc., verso l'Inghilterra. Il *dumping* si effettua prima dalla Germania alla Spagna, poi dalla Spagna all'Inghilterra. Questo naturalmente per tutti i mercati intermedî attraverso i quali si effettuino i pagamenti dalla Germania all'Inghilterra. L'A. si domanda se vi è qualche diverso modo di utilizzare le indennità tedesche, il quale non produca questi disastrosi

effetti, che già si incominciano a sentire in Inghilterra e più si risentirebbero se i pagamenti si svolgessero nelle proporzioni fissate dagli Alleati. La moratoria può essere un mezzo temporaneo per sospenderne gli effetti nei periodi di depressione in cui riuscirebbero più gravi. I pagamenti effettuati in servizî riuscirebbero egualmente disastrosi ad un mercato che ha quasi 1.500.000 disoccupati. La trasformazione del debito-capitale in obbligazioni, garantite da entrate e beni pubblici e privati, dilungherebbe *nel tempo*, senza eliminarli, i danni dell'attuale sistema. Una utile modificazione potrebbe invece essere l'impiego delle indennità nell'invio e costruzione di ferrovie, strade, ponti, canali, ecc., nei mercati coloniali: Africa, Australia, Canadà, Indie, ecc. Trattandosi di lavori che non sarebbero altrimenti nell'attuale periodo fatti dal governo o dai capitalisti inglesi, tale impiego dell'indennità non danneggerebbe produttori inglesi. E viceversa preparerebbe nel futuro un'intensificarsi della vita produttiva ed economica in quei mercati, aumentando la loro capacità di acquisto di prodotti inglesi; diminuirebbe i costi di produzione dei prodotti coloniali consumati dalle industrie o dai consumatori inglesi; preparerebbe un flusso di redditi disponibili ai titolari dei nuovi impianti coloniali. Infine, i danni potrebbero esser ridotti limitando le maggiori importazioni tedesche per indennità a materie prime scarsamente prodotte in Inghilterra, o derrate di consumo popolare, diminuendo il costo di mantenimento delle masse operaie inglesi.

GINO B.

LÉMONON E. — *L'Italie d'après guerre (1914-21)*. Paris, Alcan, 1922. fr. 15.

Sommario storico politico-economico degli ultimi otto anni di vita italiana, visti . . . con occhi francesi per quanto amici dell'Italia. L'A. è più . . . ottimista ed obiettivo considerando e giudicando i fatti economico-finanziari, che non quelli politici. Alla storia politica di questi anni dedica 3 capitoli: politica interna, estera, politica e rapporti con la S. Sede. Specie nei due primi la mentalità francese domina i giudizî dell'A. sul carattere e l'azione dei partiti, sulle aspirazioni e politica adriatica italiana, etc. Diligente, per quanto non approfondito, è il sommario della vita economica italiana [anche qui non manca l'influenza politica: ad es. l'A. dà un largo posto al . . . rapporto Strohecker], delle lotte sociali nell'agricoltura e nelle industrie, della situazione finanziaria. Ad ogni modo, le conclusioni dell'A. rilevano le forze sane del nostro paese, i fattori di rinascita che vi operano, e sono sostanzialmente ottimistiche sul nostro avvenire.

GINO B.

LEVER E. A. — *A primer of taxation*. London, King, 1921.

È un breve manuale di introduzione allo studio della scienza delle finanze, il quale tratta dapprima del reddito dello Stato, quindi della teoria della tassazione, di alcune importanti imposte, del credito pubblico, della tassazione locale ecc., riferendosi specialmente all'Inghilterra.

Sebbene l'A. dichiari di non aver avuto intenzione di scrivere un'opera completa, tuttavia, anche come manuale, il lavoro è troppo succinto e presenta una notevole mancanza di equilibrio nelle varie sue parti, trattando appena di sfuggita importanti problemi, che avrebbero richiesto uno svolgimento assai più ampio.

A. GARINO CANINA.

ERNESTO BENEDUCE, *gerente responsabile*.

Città di Castello, Tipografia della Società Anonima Tip. « Leonardo da Vinci ».

Novembre 1922

GIORNALE DEGLI ECONOMISTI
E
RIVISTA DI STATISTICA

La pressione fiscale ed il problema del pareggio

SOMMARIO: § 1. L'allarme pel disavanzo 1921-22 e le condizioni sostanziali della nostra Finanza. — § 2. Le resistenze contro i recenti aumenti della pressione fiscale. Che cos'è la « pressione fiscale » La rivoluzione dei redditi durante e dopo la guerra ed i suoi rapporti con gli oneri fiscali. — § 3. Il disavanzo contabile ed il disavanzo economico nel periodo 1913-22. Le entrate figurative peggiorarono la situazione reale. — § 4. Il rapporto tra gli oneri fiscali ed il reddito nazionale nel periodo 1914-21. La pressione fiscale è diminuita dal 1914 al 1917-18, per riaumentare dopo la guerra. La pressione approssimativa nel 1921. — § 5. Le variazioni della pressione fiscale sui principali gruppi di redditi privati: immobiliari; mobiliari (extraprofitti); la diminuzione della pressione delle imposte sui consumi; le tasse sugli affari e gli insegnamenti dell'imposta successoria. — § 6. Conclusioni. Necessità di mantenere l'attuale pressione fiscale complessiva, migliorandone la distribuzione ed estendendola ai gruppi meno toccati. L'Amministrazione fiscale. Rapporti col problema delle spese.

§ 1. — Il problema del pareggio del Bilancio e dei suoi rapporti con la pressione fiscale ha assunto negli ultimi tempi una importanza, diremo così, d'attualità.

Nel giugno e luglio scorso la relazione Paratore prima, l'esposizione finanziaria Peano (12 luglio) poi, hanno diffuso un senso d'allarme nella stampa politica. Il maggior *deficit* dell'esercizio 1921-22, i maggiori *deficit* preveduti pei prossimi esercizî in confronto delle previsioni dell'anno scorso, hanno impressionato il pubblico, che si credeva, data l'altissima pressione fiscale che si dice raggiunta, ormai vicino al pareggio del Bilancio. In realtà le previsioni dell'on. De Nava (luglio e dicembre 1921) calcolavano un ridursi del *deficit* a 4,9 miliardi nel 1921-22 ed a meno di 3 nel 1922-23. Invece il disavanzo provvisoriamente calcolato per l'esercizio testè chiusosi sale a 6,6 miliardi; e quello dell'esercizio 1922-23 ad almeno 4 miliardi.

Al disinganno pel cresciuto disavanzo statale andarono connessi alcuni fatti, derivanti anche da altre cause, ma certo collegati al senso di disagio ed incertezza della situazione finanziaria: il corso dei titoli pubblici e dei cambi.

I titoli pubblici, dopo e malgrado la crisi bancaria del dicembre scorso, avevano segnato un sensibile miglioramento, anche tenendo conto del fatto del maturare del *coupon*, attraverso i mesi della 1ª metà del 1922:

	Consolidato 5%		Rendita 3 1/2	
	massimo	minimo	massimo	minimo
gennaio 1922	76.5	74.8	72.0	70.32
febbraio	79	75.8	74.1	71.8
marzo	78.3	76.2	74.2	68.7
aprile	78.4	76.55	71.27	69.7
1º giugno	81.1		73.1	
15 »	81.2		72.9	
30 giugno	81		72.7	
1º luglio (*ex*)	77.74		71.02	
10 luglio	77.8		70.86	
13 »	77.7		70.99	

I cambi hanno segnato un peggioramento più accentuato, già iniziatosi in giugno:

	Dollaro	Sterlina
minimo aprile	18.34	81.01
fine maggio	19.17	85.27
10 giugno.	19.40	87.36
15 »	19.76	88.44
30 »	19.40	87.36
10 luglio	21.44	94.46
15 »	22.92	101.15

Questi dati hanno confermato l'impressione di disagio e l'accentuata preoccupazione del mercato, che constata l'improvviso venir meno di importanti promesse e speranze finanziarie, quali il ridursi del *deficit* ferroviario (salito ancora a 960 milioni, al posto dei 350 preveduti l'anno scorso), del *deficit* della gestione granaria (che si è mantenuto nell'alta cifra di 600 milioni, con ben scarso utile dei consumatori), delle spese militari, che viceversa sono riaumentate, delle enormi spese per la marina mercantile, che l'on. Peano riconosce bensì salite a 7,7 miliardi negli ultimi 6 esercizi, ma senza prevederne ed assicurarne la riduzione.

Se si trattasse solo dell'*impressione* del gran pubblico e della stampa non tecnica, non sarebbe ancora il caso di trovare angosciosa la situazione. In Italia succede spesso così. Anche altrove del resto. Un'ondata di notorietà accentua in un certo momento l'interesse generale su di un problema; lo si porta in prima linea, spesso esagerandone l'importanza; poi a poco a poco non se ne parla quasi più, senza che si siano recate modifiche e rimedî so-

stanziali. Mancanza di equilibrio forse; certo mancanza di tecnicismo, di una larga coltura economica diffusa, di una classe competente e stabilmente dedicata ai problemi economico-finanziarî del paese. Giornali che pochi anni o pochi mesi prima sostenevano la necessità di gravi imposte sugli extraprofitti, la leva sul capitale e simili, passano a combattere l'eccesso di fiscalismo, l'impossibile pressione fiscale, che in parte non indifferente è dovuta alla politica da essi sostenuta.

Purtroppo oggi la « moda » non fa che porre in luce una situazione che ripetutamente ed inascoltati gli economisti avevan preveduta e prospettata. In occasione delle esposizioni finanziarie del luglio e dicembre 1921, ho ripetutamente io stesso dubitato della probabilità di una così rapida riduzione del *deficit* ed esposta la necessità di seguire altre vie se vi si vuol giungere in modo stabile ed effettivo. E le ragioni non si limitano agli elementi offerti dall'esposizione finanziaria. Si desumono da tutta la politica economico-fiscale degli ultimi otto anni; da una situazione che si è creata per varie vie sotto la pressione di necessità dolorose ed attraverso errori e debolezze in parte evitabili.

§ 2. — I due principali gruppi di cause che hanno agito durante la guerra e persistito in condizioni che non potevano rapidamente mutare, sulla nostra situazione finanziaria, sono notoriamente: *a*) la politica seguita nelle spese e *b*) la politica fiscale degli anni 1914-18. Di questa intendo qui particolarmente occuparmi. Ma sarebbe grave errore ritener separabili i due aspetti, non soltanto per i rapporti *generali* fra entrate e spese totali dello Stato. Fu ad esempio già rilevato (1) che gli extraredditi colpiti dalla sovrimposta extraprofitti potevan esser, se non eliminati, ridotti da una politica degli acquisti statali più rigorosa, abile ed *economica*, mentre quella seguita fece ricadere, aumentata, sulla pubblica spesa l'apparente entrata dell'onere straordinario. L'illusorio ricorso alla carta moneta anzichè alla pressione fiscale, riflettendosi su un aumento della spesa statale assai più rapido dell'aumento delle entrate fiscali *per effetto* della svalutazione monetaria, preparò a breve scadenza disavanzi che si potevano attenuare, mettendo imposte o risparmiando sprechi anzichè ricorrere alla carta moneta.

Ma questo studio si limita al problema della pressione fiscale, pur riconoscendo la stretta interdipendenza che lo collega al problema della spesa.

Nei due ultimi anni si è andata accentuando in Italia la sensazione di un crescente, intollerabile aumento della pressione fiscale; ed a questa sensazione corrispondono effettive resistenze dei contribuenti, proteste sulla stampa anche non tecnica, voti di riunioni e convegni, tentativi di sciopero dei contribuenti, ecc. A chi considera il fenomeno da un punto di vista generale due quesiti si presentano: primo, se questa *sensazione* corrisponde ad una pressione *generale* e media veramente più grave di quella prebellica o non piuttosto all'inasprirsi della pressione su alcuni gruppi, la cui situazione si

(1) L. Einaudi, *Il problema della finanza postbellica* (Milano, Treves).

amplifica e generalizza nell'opinione del gran pubblico; secondo, se la sensazione dell'alta pressione fiscale è dovuta all'altezza, dirò così, *assoluta*, raggiunta dagli oneri fiscali, o non piuttosto all'attenuarsi ed eliminarsi di una vera e propria *diminuzione* della pressione fiscale complessiva cui le maggioranze contribuenti si erano abituate durante la guerra.

Purtroppo il concetto di « pressione fiscale » è lunge dall'aver raggiunto una definizione scientifica. Generalmente vien concepita come il rapporto tra gli oneri tributarî complessivamente pagati dalla massa contribuente ed il totale reddito o ricchezza (capitale) privata. Ma in questa nozione manca un elemento essenziale: la produttività o utilità *economica* dei servizî e funzioni che gli enti pubblici producono e rendono all'economia privata trasformandovi od impiegandovi il reddito assorbito a questa. È evidente che — a parità di tale rapporto, cioè di « pressione fiscale » apparente — il diverso rendimento economico delle funzioni dei gruppi governanti può differenziare l'effettiva pressione e la *sensazione* collettiva di questa (1). Non è qui il caso di affrontare questo complesso problema teorico. Particolarmente c'interessa valutare la *dinamica* della pressione fiscale. Dato un certo equilibrio economico, di cui si conoscano approssimativamente il complesso di oneri pubblici pagati e del reddito privato, di fronte ad una variazione del rapporto tra oneri fiscali e reddito, possiamo grossolanamente valutare se l'aumento degli oneri ha una produttività per l'economia privata crescente o decrescente. Nel caso delle spese belliche la valutazione è incontroversa. Per un primo periodo, può legittimamente presumersi che le maggiori spese pubbliche presentino un'utilità *economica* progressivamente decrescente e fino ad un certo punto nulla. Le spese belliche possono, successivamente, riuscir economicamente produttive allargando il mercato, liberandolo per lungo periodo da spese militari eccessive; spostando parte della ricchezza nazionale verso gruppi maggiormente dotati di qualità ed attitudini economiche. Ma noi ci troviamo ancora in un periodo in cui un eventuale aumento della pressione fiscale può considerarsi sostanzialmente meno produttivo o *improduttivo*, nel puro senso economico.

Ma si è veramente attuato un forte aumento della pressione fiscale, così definita?

Alla vigilia della guerra il reddito privato annuo totale era valutato sui 18 miliardi. Il carico tributario *netto*, calcolato aggiungendo agli oneri statali quelli locali e defalcando la porzione di oneri impiegati a coprire il puro costo dei prodotti e servizî divisibili venduti dagli enti pubblici, saliva a 2,6 miliardi (2). Il rapporto degli oneri al reddito verteva quindi sul 15 % la

---

(1) Ved. BORGATTA, *Gli studi economico-finanziarî dopo la guerra; Lo studio scientifico dei fenomeni finanziarî* (« Giornale degli Economisti » 1919-20).

(2) Ved. GEISSER e BORGATTA, *La pressione tributaria su le società per azioni in Italia* (Torino, 1916, p. 49-51) e G. MORTARA, *Prospettive economiche 1921* (Città di Castello, 1921, p. 297).

spesa media per italiano oscillava sulle 80 lire annue. Cifra non indifferente, per quanto non rispondente apparentemente alla diffusa sensazione d'un'alta pressione fiscale, che in Italia molti ritenevano superiore a quelle degli altri maggiori mercati d'Europa. La sensazione però aveva ragione d'essere. Questa pressione *media* si distribuiva assai diversamente sui diversi gruppi. Assai più alta era, ad esempio, sulle classi dei pubblici impiegati, tenendo conto delle imposte dirette e delle indirette; più alta sulle proprietà immobiliari di regioni e località a redditi depressi e prezzi bassi; più alta sulle società industriali che da anni soffrivano bassi profitti o perdite, per il fenomeno diffusamente rilevato dall'inchiesta condotta da me e dal Geisser, dei molti oneri fatti ad esse pagare indipendentemente dall'effettivo reddito netto realizzato. E ad aggravare la pressione fiscale contribuiva per le grandi masse consumatrici il peso dei dazî protettivi, che alleviavano la pressione apparente per gruppi limitati, riversandoli su larghe masse di consumatori.

Per valutare com'è variata la pressione fiscale durante e dopo la guerra, occorre seguire, almeno nelle loro grandi linee, i fenomeni tipici del reddito privato in questo periodo. La dilatazione del reddito monetario è il fenomeno più appariscente e noto. Ma il processo economico è stato più complesso. Può riassumersi in questi gruppi principali: I) Aumento delle rimunerazioni dei servizi *personali*. In conseguenza della svalutazione della moneta, e della maggior pressione della domanda di lavoro, salari, stipendî, compensi di professionisti, etc., andarono adattandosi, in diversa misura, al crescente livello dei prezzi, talora superandolo, talaltro restandone, anche sensibilmente, al di sotto. II) Verificarsi di rendite positive (paretiane). I detentori di *stocks* di prodotti, di capitali produttivi (terre, case, impianti, aziende commerciali) vedevano salire i prezzi dei prodotti e servizî in confronto dei prebellici o di quelli correnti nel momento in cui avevano acquistato detti capitali. I loro redditi s'ingrossavano, senza *maggior consumo* del capitale, dei sovraprezzi man mano goduti pei prodotti e servizî venduti. III) Verificarsi di extraprofitti industriali e commerciali: derivò in parte dal ripetersi continuato di fenomeni di rendita, in parte da condizioni di semimonopolio determinate dal restringersi delle offerte e dal premere delle domande pubbliche (spesso rigide, urgenti, disposte a pagar qualunque prezzo pur d'aver subito il prodotto) e private. IV) Vendite di beni-capitali a prezzi assai più alti di quelli d'acquisto o comunque dei prebellici. I fenomeni del reddito privato durante e dopo la guerra furono complicati dalle numerose vendite di terre, case, impianti, titoli industriali, gioielli, etc., realizzandosi così dai possessori iniziali ed intermedi la capitalizzazione immediata dei *maggiori* redditi futuri che si prevedevano pei cresciuti prezzi. Un altro importante processo fu connesso a questo: V) il consumo d'una parte del capitale (materiale) nazionale. In questo periodo si consumò non solo il reddito, ma una parte del capitale nazionale, con consumo (più intenso del normale) di boschi, miniere, bestiame, scorte, impianti, macchine, case, opere pubbliche non ricostituite continuamente come avveniva prima della guerra. Il reddito monetario privato si dilatava, talora enormemente, in parte ricapita-

lizzandosi nell'acquisto di titoli pubblici o anche industriali, nei depositi a risparmio e conto corrente, o in altri capitali acquistati ad alto prezzo, ma a spese del capitale netto della nazione. Tutto il movimento fu accentuato e complicato dall'aumento delle emissioni cartacee, che spinsero e mantennero l'aumento dei prezzi — ed i conseguenti fenomeni del reddito, anche dopo la guerra e quando la fase d'effervescenza che vi fu connessa andava declinando e mutandosi in depressione. L'aumento dei redditi privati derivante da questi diversi gruppi di cause si rifletteva nei fenomeni tipici del periodo trascorso: larghe disponibilità monetarie in molte classi; aumento dei consumi secondari nei gruppi e nella regioni più avvantaggiate; salire fantastico dei corsi dei titoli rappresentanti le categorie di imprese i cui extraprofitti più aumentavano; intenso avviarsi di capitali negli investimenti industriali sotto l'ondata ottimistica, anche quando, per gli enormi costi e l'avvicinarsi della fase di depressione, diminuivano le probabilità del mantenersi delle domande e prezzi dei prodotti futuri; mutamenti di proprietà dei beni immobiliari, intensificatisi dal 1917 al 1920-21; cresciuta potenza economica e politica delle masse operaie organizzate; una intensità generale di vita, specie nei centri e nelle regioni dell'Italia settentrionale e centrale, che contrastava colla concezione che prima della conflagazione s'aveva della vita sociale durante una grande guerra.

Finita questa, il venir meno delle domande statali e le necessità di riassesto ed economia, doveva presto o tardi mutare i lineamenti della vita economica; toccato l'acme della fase ascendente, domande, prezzi e redditi dovevano fatalmente declinare. L'inflazione monetaria ritardò in Italia il cambiamento fino alla seconda metà del 1920; ma non senza inconvenienti. La crisi di depressione s'iniziò qualche mese più tardi che nei grandi mercati a moneta migliore, inducendo, se non grandi ribassi nei prezzi, la progressiva riduzione dei fenomeni di realizzazione e consumo del capitale, rendite *negative* (diminuzioni dei valori di titoli, impianti, navi, etc.) riduzioni dei redditi globali di molti gruppi, degli extraprofitti, etc.

Tutto questo complica la valutazione del reddito privato nel periodo bellico, ed il problema fiscale. Di fronte alla dilatazione eccezionale del reddito privato, scopo essenziale della Finanza bellica doveva essere di utilizzarla, assorbendo con imposte straordinarie parte dei fenomeni di rendita ed extraprofitto, e modificando rapidamente l'organismo delle imposte permanenti in modo da adeguarsi e seguire il mutato reddito monetario privato (normale). Purtroppo la nostra Finanza si trovava in condizioni quasi completamente disadatte a questo compito; ed i criteri della politica economica, altrechè fiscale, che dominarono fino al 1919-20, aggravarono questa deficenza del nostro organismo fiscale prebellico. Mancavano del tutto istituti tributarî (quindi anche metodi d'accertamento e personale specializzato) pei fenomeni di rendita (positiva), extraprofitti, plusvalori realizzati nelle vendite dei beni-capitali. Delle vecchie imposte dirette, solo certe categorie dell'imposta di R. M. presentavano una notevole elasticità e capacità d'adattamento al rapido variare dei redditi imponibili: le imposte immobiliari e le cat. B e C dell'imposta di R. M. si presentavano

maggiormente rigide o per lo meno con assai minore possibilità di seguire improvvise ed intense variazioni dei redditi da tassarsi. Nelle imposte sui consumi, altri elementi intervennero a ridurre il loro aumento che pur appariva giustificato dall'aumento di redditi monetari delle maggioranze consumatrici: la preoccupazione *politica* di mantenere un basso costo della vita, pur attuando lo Stato procedimenti che non potevano non influire sul rincaro.

Bastano questi cenni sommari a far presumere come la pressione fiscale non abbia potuto che in ritardo ed inadeguatamente seguire il movimento del reddito privato fino al 1919-20. Fenomeni tipici ed essenziali del reddito non potevano esser colpiti, mancando appositi istituti fiscali. La sovrimposta extra-profitti fu appunto un tentativo di assorbirne una parte, parzialmente riuscito, per le ragioni che indicheremo. Ma nessun istituto si creò per colpire gli *incrementi* di valor capitale realizzati colle vendite di terre, case, titoli, dai precedenti proprietari; salvo meccanici aumenti di aliquote e materiali sovrapposizioni di addizionali alle vecchie imposte, la Finanza non potè affatto seguire la rivoluzione dei redditi terrieri ed immobiliari in genere e solo in parte quelli mobiliari. Le sperequazioni che preesistevano nelle nostre imposte dirette si aggravarono in proporzioni fantastiche, non solo con diretto danno delle entrate fiscali; ma più ancora della generale psicologia tributaria, diffondendo il senso dell'ingiustizia del tributo, del *diritto* di tentare disperatamente ogni evasione possibile all'imposta, l'idea dell'*imposta-grandine*.

§ 3. — Per una valutazione approssimativa della pressione fiscale negli ultimi otto anni, occorrerebbe evidentemente avere i dati degli oneri totali e del reddito privato di ciascun anno. Viceversa, non solo manca ogni, anche solo approssimata, valutazione dell'andamento di questo, ma non è agevole precisare l'onere fiscale. Certo, il gran pubblico manca di un'idea precisa in proposito. I dati sintetici delle « *Esposizioni finanziarie* » inducono facilmente in errore chi non guarda, attraverso la forma *contabile*, la sostanza *economica* delle entrate statali. Stando alle cifre delle Esposizioni finanziarie, le entrate e spese *effettive*, durante e dopo la guerra sarebbero variate come indica la tabella alla pagina seguente.

La recente esposizione finanziaria Peano (almeno secondo i resoconti sommari dei giornali) dà solo il disavanzo totale (compreso il movimento capitali dell'esercizio) in 6.581 milioni, con un aumento di 1.642 sul preventivo. Supponendo che lo stesso aumento si verifichi nel *deficit* previsto fra entrate e spese *effettive*, questo *deficit* salirebbe a 5,75 miliardi e le spese effettive a 23.9 miliardi. Quindi nel 1921-22 (salvo modifiche) la percentuale di spese effettive coperte da entrate effettive sarebbe solo del 76 %.

Purtroppo queste cifre danno un'impressione troppo ottimistica della nostra reale situazione finanziaria; e questo rilievo ha grande importanza anche per valutare l'effettiva pressione fiscale del periodo 1915-22. La cifra delle « entrate effettive » è venuta ad esser gonfiata da elementi completamente diversi dagli oneri fiscali e che mutano il significato *economico* del bilancio. Negli esercizî prebellici, piccola importanza avevano nella cifra glo-

bale delle *entrate effettive* quelle entrate che si possono considerare come *figurative* per esser costituite da semplici rimborsi e concorsi di privati o altre pubbliche amministrazioni, partite di giro, elementi che a rigore dovrebbero

ESERCIZIO	Entrate effettive totali	Spese effettive totali	Disavanzo	% spese eff. coperte da entrate
	(miliardi lire)			
1913-14	2.53	2.68	0.15	94.3 %
1914-15	2.56	5.39	2.83	47.45 »
1915-16	3.73	10.62	6.89	35.14 »
1916-17	5.34	17.59	12.25	30.37 »
1917-18	7.53	25.29	17.76	29.77 »
1918-19	9.67	32.45	22.77	29.81 »
1919-20	15.20	29.4 (1)	14.2	51.72 »
1920-21 (1)	18.07	28.78	10.71	62.78 »
1921-22 (1)	18.18	?	?	?

esser defalcati tanto delle entrate come dalle spese (o dello stesso esercizio o di esercizî immediatamente precedenti o anche di successivi). Tali sono, in gran parte, il gruppo dei « rimborsi e concorsi », le anticipazioni da amministrazioni o privati per spese da sostenersi dall'amministrazione militare, interessi o capitali di debiti pubblici *prescritti*; i ricuperi di somme pagate sui capitoli di spesa, le quote ed addizionali riscosse dallo stato, ma devolute ad enti locali, casse agrarie ecc.

Negli ultimi esercizî prebellici queste entrate costituivano meno del 7 % delle totali entrate effettive e poco o nulla mutavano il rapporto sostanziale fra entrate e spese effettive (2).

Ma questi elementi sono enormemente cresciuti negli esercizî bellici e postbellici: la percentuale delle entrate non fiscali sulle totali entrate effettive è cresciuta a cifre impressionanti, tali da aggravare in modo non più trascurabile lo sbilancio tra entrate e spese e quindi il *deficit* economico del Bilancio dello Stato. Altri elementi sono intervenuti. Oltre la dilatazione dei rimborsi (e anticipi) da privati ed amministrazioni per spese statali (dell'amministrazione militare, per il traffico marittimo, ecc.), hanno acquistato sensibile importanza i proventi e ricuperi di portafoglio (3) e le vendite di materiali fuori

(1) Nelle spese effettive del 1919-20 sono aggiunti i 6,3 miliardi di spese per la gestione speciale approvvigionamenti, a tal cifra calcolate dall'on. MEDA (*Esposizione Finanziaria*, dicembre 1920 (pag. 5); senza questa cifra, le spese effettive dell'esercizio salgono a 23,09 miliardi e la percentuale di spese coperte da entrate al 66 %. Le cifre delle entrate e spese 1920-21 sono provvisorie, come furono pubblicate nell'*Esposizione finanziaria* dell'on. DE NAVA (dicembre 1921) (pag. XVII, XIX). Le entrate del 1921-22 sono qui calcolate aggiungendo 1,2 miliardi di aumento previsti nell'Esposiz. finanz. PEANO (luglio 1922) alla previsione di 16,97 miliardi fatta l'anno scorso.

(2) (3) V. *pagina seguente*.

(2) Ad es., nell'esercizio 1913-14, su 2.523,7 milioni di entrate effettive, potevan calcolarsi:

	milioni
rimborsi e concorsi	92.74
debiti pubblici prescritti.	3.74
proventi e ricuperi di portafoglio . .	6.18
ricuperi di somme pagate	24.87
riscossioni devolute	20.68
anticipazioni da privati o amministraz.	26.12
	174.36

Supponendo di poter defalcare tutta questa cifra tanto dalle entrate quanto dalle spese dello stesso esercizio 1913-14, le entrate si ridurrebbero a 2.355,5; le spese a 2.513,3; e la percentuale di spese coperte da entrate, dal 94,3 % al 93,5 %. La differenza è ancor minore per gli esercizî precedenti.

(3) La porzione maggiore dei «proventi e ricuperi di portafoglio» in questo periodo provenne da interessi su somme accreditate al Tesoro italiano all'estero per emissioni di Buoni e, principalmente, dalle «quote di cambio», cioè dal fatto che i crediti aperti dall'estero venivan in bilancio computati alla parità monetaria, mentre in occasione dei pagamenti eseguiti per conto delle varie amministrazioni dello Stato veniva ad esse addebitato anche il cambio al corso corrente; lo stesso se l'ammontare veniva impiegato per privati. Evidentemente si tratta di un'entrata *sui generis*, certo non fiscale; che potrebbe risultare entrata (per la parte dell'ammontare venduto a privati) nel caso di condono *completo* dei nostri debiti esteri da parte degli alleati, ma che ad ogni modo per ora deve considerarsi come partita di giro. Anche la vendita di materiali fuori uso, la cui importanza diventa grande a partire dall'esercizio 1919-20, viene in questo periodo ad avere un significato speciale. Questi proventi si possono considerare come ricuperi su spese fatte negli esercizi immediatamente precedenti. Nel 1918-19 le entrate per alienazioni materiali rappresentano solo 33,6 milioni; balzano a 920,6 milioni nel 1919-20 ed a circa 1 miliardo nel 1920-21 (*Esposizione finanziaria* dell'on. MEDA, dic. 1920, p. 6). Se teniamo conto che i ricuperi di somme pagati sui capitali di spesa, le entrate per alienazioni materiali, le anticipazioni da amministrazioni e privati per spese dell'amministrazione militare, etc. sono comprese nelle «entrate minori», è facile valutare approssimativamente l'importanza di queste entrate «figurative» dai seguenti dati (milioni lire):

	Rimborsi e concorsi	Proventi e ricuperi portafoglio	Entrate «minori»
1913-14	92,7	6,1	163,1
1914-15	99,5	41,5	263,6
1915-16	127,4	492,6	412
1916-17	118,1	973,8	520,8
1917-18	124,3	1.327,1	1.428,3
1918-19	115,4	573,9	3.060,2
1919-20	635,5	3 558,7	3.196,2
1920-21	699,8	3.541,5	2.403,1
1921-22	circa 5 miliardi (?)		

uso (1). Una valutazione approssimativa di come l'effettivo disavanzo varierebbe se si eliminassero questi elementi artificiali, si può avere defalcando le entrate figurative tanto dalle entrate effettive come dalle spese effettive dello *stesso* esercizio in cui figurarono come entrate (2). Ecco come si modifica la tabella suesposta (milioni lire):

	Entrate nette	Spese nette	Disavanzo	% spese coperte da entrate
1913-14	2.355,5	2.513.3	157,8	93.5 %
1914-15	2.257,7	5.093.1	2.835,4	44.2 »
1915-16	2.940,6	9.832.1	6.891,5	30(circa)»
1916-17	3.975,4	16.225.5	12.250,19	24.5 »
1917-18	5.116,1	22.882.7	17.766,6	22.35»
1918-19	6.529,3	29.305	22.775,7	22.29»
1919-20	8.870,7	{ 16.756.7	{ 7.886	{ 52.9 » (2)
		{ 23.063	{ 14.192	{ 38.4 »
1920-21	12.600	23.410	10.810	54.5 » (3)

È facile osservare come tutto l'andamento della percentuale delle spese coperte da entrate peggiora, fino a toccare il minimo del 22,3 % nei due esercizî 1917-19 e permanere al di sotto del 55 % nei due esercizî postbellici 1919-21. Nel 1921-22 (senza poter precisare rigorosamente) la percentuale di spese coperta da entrate s'avvicinerebbe al 73 %.

Questi rilievi dimostrano che il disavanzo *economico* è stato e permane più grave di quello contabile, quale risulta dalle esposizioni finanziarie; e che più tardo è stato in effetto l'incremento degli oneri fiscali. Nel valutare il problema del pareggio noi dobbiamo guardare a questo rapporto *sostanziale*, non alle apparenze formali di *entrate* statali gonfiate da fattori contabili. Se eliminiamo questi, il pareggio ci appare più lontano di quanto appaia dalle recenti « esposizioni finanziarie ».

§. 4. Le stesse osservazioni dobbiam fare per quanto riguarda la

(1) A rigore dovrebbero in parte defalcarsi dalle *spese* di esercizî *precedenti*, ma vicini. La somma *totale* di tutto il periodo però non muta. Le entrate defalcate nelle cifre suesposte sono costituite: dal totale dei « rimborsi e concorsi » ; dei « proventi e ricuperi di portafoglio » ; anticipazioni avute per spese da sostenersi dall'amministrazione militare per conto di privati o altre amministrazioni; ricuperi di somme spese e già incluse nel bilancio passivo; ricavi vendite materiali fuori uso ed altre di piccola importanza (interessi debiti pubblici prescritti; quote della fondiaria devolute alle casse agrarie).

(2) Le due cifre delle *spese* e disavanzi del 1919-20 derivano dall'esclusione ed inclusione del *deficit* di 6,3 miliardi delle gestioni approvvigionamenti.

(3) Mancando dati più precisi, per il 1920-21 ho calcolato le « entrate figurative » totali in 5.37 miliardi di cui 4,24 di « rimborsi e concorsi » « proventi e ricuperi di portafoglio ».

pressione fiscale nel suo andamento in relazione al reddito privato. L'incremento delle « entrate effettive nette » è stato fino al 1918 assai più lento di quelle apparenti dai bilanci. Ancora nel 1917-18 rappresentavano solo il 217 % di quelle 1913-14; ed il 278 % nel 1918-19. Solo coi più energici provvedimenti fiscali di questo esercizio, coll'intensificarsi dei pagamenti dell'imposta extraprofitti, coll'inizio della patrimoniale, col ridursi dei *deficit* delle gestioni approvvigionamenti, negli ultimi due o tre anni la pressione fiscale è veramente aumentata in modo adeguato al *deficit* totale permanente da coprire. Mancando valutazioni del reddito nazionale in questo periodo, dobbiamo accontentarci di elementi indiziarî e grossolani. Le valutazioni date del reddito nazionale postbellico oscillano dai 75-80 miliardi calcolati dal Mortara (1) ai 100-160 miliardi calcolati dal Gini. La impressionante diversità delle valutazioni può in parte derivare dal fatto del tener conto o meno nel reddito dei fenomeni di *rendita positiva* e realizzazioni di *plusvalori capitali* che abbiam visto alterare e complicare i fenomeni del reddito privato dei tempi normali. Più significativa, oltrechè prudenziale, ci sembra la valutazione del Mortara in quanto collega le variazioni del reddito privato a quelle del livello generale dei prezzi. È indubbio che molti gruppi di redditi dipendono o sono direttamente connessi ai prezzi dei prodotti. Naturalmente questo non è che un concetto di approssimazione. Gli indici dei prezzi sono tratti solo da certi gruppi di prezzi di prodotti e non tutti di eguale importanza pei produttori interni. E nei gruppi partecipi ad una produzione, l'incremento del reddito di fronte ad un aumento rapido del prezzo è assai diverso: i gruppi imprenditori possono generalmente utilizzare in modo più che proporzionale l'incremento. D'altra parte può presumersi che le realizzazioni di plusvalori e rendite positive sui beni capitali dipendano anch'esse dagli aumenti di prezzo ed i guadagni dei proprietari ed intermediarî si siano accentuati nei periodi di maggiori e più rapidi rialzi dei prezzi dei prodotti o servizî. Mancando calcoli più diretti, l'ipotesi che il reddito privato nazionale abbia seguito aumenti approssimativamente corrispondenti al livello generale dei prezzi, può offrire almeno un *indice* di alcune importanti variazioni dei redditi privati. Supponendo quindi che — ferme le cifre di 18 miliardi di reddito nel 1913-14 ed 80 miliardi nel 1920, anno di più alto livello dei prezzi — il reddito privato abbia seguito un andamento analogo ai gruppi di prezzi dei prodotti derivanti prevalentemente dalla produzione interna o ad essi connessa, puramente come indice grossolano, assumiamo questo andamento ipotetico del reddito per valutarvi l'andamento dei tributi statali. (*Vedasi tabella alla pagina seguente*).

---

(1) Nelle *Prospettive economiche 1921* (Città di Castello. 1921) pp. 300, il M. calcola a 75 miliardi il reddito privato del 1920-21 e lo fa salire ad 80 miliardi nelle *Prospettive economiche 1922* pp. 349-51; calcolandolo ridotto a 70 miliardi nel 1921-22. Effettivamente solo nel 1921 s'iniziarono su più vasta scala fenomeni di rendita *negativa* (per titoli, navi, imprese industriali e commerciali, ecc.).

Ripeto, nessun valore *assoluto* intendo dare alle cifre del reddito privato qui calcolate; ma indubbiamente esse stanno a rappresentare il gruppo forse più importante dei fattori influenti sul reddito (1). Notisi che anche una più

	Reddito privato (miliardi)	Entrate statali nette	Percentuale delle entrate al reddito
1913-14	18	2,36	13,1 %
1915	2	2,26 (1914-15)	10,3 »
1916	36	2,94 (1915-16)	8,2 »
1917	55	3,98 (1916-17)	7,2 »
1918	75	5,12 (1917-18)	7 » circa
1919	70	6,53 (1918-9)	9,3 »
1920	80	8,88 (1919-20)	11,1 »
1921	72	12,6 (1920-21)	17,5 »

alta valutazione dei redditi privati in questo periodo, che conservi approssimativamente le stesse linee del loro andamento generale, confermerebbe, aggravandole, le conclusioni tributarie che facciamo.

Le conclusioni sono queste. L'onere effettivo dei tributi statali è, tenuto conto del contemporaneo aumento del reddito privato, *non aumentato*, come è opinione diffusa, ma *diminuito*, durante la guerra, fino al 1917-18. La pressione fiscale riprende a salire nel 1919 in cui il reddito rallenta e gli oneri aumentano e sale per l'aggravarsi dei pesi fiscali, nel 1920 e, sovratutto, nel 1921. Negli ultimi due anni si verifica questo doppio fatto essenziale: si riducono gli extraprofitti, le rendite positive, gli aumenti di prezzi rapidi che consentono la traslazioni delle imposte cresciute sui consumatori; molti redditi si fermano o diminuiscono. E d'altra parte lo stato deve riparare alla debole ed erronea politica fiscale del periodo bellico, imponendo incrementi negli oneri fiscali tanto più gravi, quanto più il loro aumento era stato ritardato. Per debolezza, per necessità politica, per una erronea valutazione della capacità economica della massa contribuente, lo stato italiano non solo non ha durante la guerra aumentato la pressione tributaria prebellica, ma non ha saputo o potuto utilizzare il fenomeno economico dominante questo periodo: l'incremento del reddito monetario, che tocca i suoi massimi nel 1918 e 1920. Certo, la pressione fiscale nel 1921-22 è cresciuta a proporzioni superiori non solo a quelle di tutto il periodo 1915 20, ma anche alla prebellica: ma l'enorme resistenza ch'essa incontra è dovuta essenzialmente a questi due fatti: 1) l'aumento della pressione interviene nel periodo meno adatto, cioè in una fase di economia sta-

(1) Il calcolo dell'incremento del reddito privato è qui assai più limitato dell'incremento del livello dei prezzi. L'indice totale Bachi dà per il 1914 una media annua di 120 (100 = media 1901-5) e nel 1920 una media annua di 786,7. Il reddito di 18 miliardi nel 1914, dovrebbe esser salito colla stessa proporzione, a 118 miliardi nel 1920.

gnante o depressione. Incrementi degli oneri fiscali sono assai più facilmente sopportati quando l'economia è in una fase ascendente, i redditi crescono ed i continui aumenti dei prezzi offrono la possibilità o speranza di traslazione su altri gruppi; e viceversa diventano più onerosi ed ostici quando l'economia è dominata da condizioni inverse; 2° L'aumento della pressione viene a contrastare con le abitudini e la psicologia creatasi in molti gruppi contribuenti, specie quelli che hanno visto i loro redditi maggiormente crescere nel periodo 1915-20, in corrispondenza alla più bassa pressione fiscale effettiva.

Per il 1920-21 una valutazione più completa è possibile tenendo conto degli oneri locali. Abbiamo già vista la cifra approssimativa delle entrate statali. Dati interessantissimi raccolti dalla Direzione G. delle Imposte Dirette sotto le direttive del prof. P. D'Aroma, ci offrono un calcolo per la prima volta completo dei tributi locali nel 1921 (1). Sommando le entrate statali dell'esercizio 1920-21 e quelle locali per l'anno 1921, otteniamo il quadro seguente.

	Stato (1920-21)	Comuni	Provincie	Totale
		1921 (milioni lire)		
Imposte dirette e sovrimposte . . .	3.968,4	886,3	402,4	5.257,2
Imposte sui consumi	1.490,2		—	
Monopoli	3.665,5	993,5	—	7.837,2
Tasse sugli affari	1.747,9		—	
Servizi pubblici	498,8	67,8	—	1.855,6
Altre entrate minori	1.289		—	
Totale	12.600	1.947,6	402,4	14.950

Sarebbero in complesso circa 15 miliardi, compreso però il costo netto dei prodotti e servizi goduti dai consumatori contribuenti. Calcolare ad un miliardo il costo dei tabacchi, sale, zucchero fiammiferi, telegrafi, poste, etc., che i privati dovrebbero pagare se questi beni o servizi fossero venduti da imprese private in libera concorrenza, è certo un calcolo inferiore al vero. Ad ogni modo, è indubbio che i veri e propri tributi *fiscali* pagati dalla popolazione italiana agli enti pubblici in quest'esercizio, non hanno superato i 14 miliardi. I quali rappresentano il 18-19% di un reddito privato di 75 miliardi. Pressione superiore certo a quella prebellica, ma valutata su di un reddito stagnante e nel momento in cui i maggior aumenti degli oneri statali e locali già si erano verificati. Un aumento medio di pressione fiscale del 4% del reddito totale, non si potrebbe considerare conseguenza intollerabile ed eccessiva di una guerra che alla finanza statale è già costata 120 miliardi.

§ 5. Un breve esame più analitico è necessario per valutare meglio

(1) Sono stati pubblicati nella relazione al disegno di legge dell'on. SOLERI pel *Riordinamento della finanza locale* (25 nov. 1921), p. 53.

le diseguaglianze con cui questo aumento globale di pressione fiscale si è verificato e le possibilità di aumentare le entrate fiscali senza aggravare i gruppi che più hanno visto i loro oneri salire negli ultimi anni. Senza seguire istituto per istituto, sceglierò qualche gruppo più importante:

I) *Ricchezza e reddito terriero.* Nel 1921-22 le proteste di contribuenti fondiari si elevarono in più regioni, rilevando talora il fatto che il cumulo dell'imposta e sovrimposta comunale e provinciale, fondiaria, si avvicinava o addirittura superava il reddito iscritto come imponibile. Il che deriva da una parte dalla rigidità della valutazione dell'imponibile; dall'altra dal fatto che gli enti locali eccedono generalmente il limite normale di sovrimposizione del 60% d'imposta erariale, giungendo non solo al 100 e 200% ma in più casi al 1000, 2000% e più dell'imposta erariale (1). Anche questo aumento degli oneri fondiari locali si è accentuato nel 1921-22. L'imposta sui terreni invece è stata tra le meno capaci a seguire, pur lontanamente, l'aumento dei redditi agricoli ed il vasto processo di *vendite* a prezzi crescenti di terreni. Data la sua base catastale, i redditi imponibili rimasero quelli accertati dai vecchi catasti e, nella migliore della ipotesi, per le provincie a nuovo catasto, redditi agrari di quarant'anni fa (cioè del dodicennio base 1874-85). Se anche non fossero intervenute variazioni di colture, produttività e prezzi da allora al 1914, basterebbe la rivoluzione recata dalla guerra nell'economia agraria per togliere ogni significato ed approssimazione alle basi della nostra imposta fondiaria. Gli aumenti recati col rialzo dell'aliquota, l'aggiunta dei centesimi di guerra, il rialzo delle sovrimposte locali, furono puri aumenti *meccanici,* assisi sui vecchi ed ormai fantastici accertamenti. La Finanza ignora, si può dire, il nuovo reddito agricolo. Il reddito agrario totale era valutato sui 7 miliardi alla vigilia della guerra, si calcola salito sui 30 miliardi, cioè del 430% circa, nel 1920 (2). L'imposta terreni e le sovrimposte locali sono salite nel modo seguente: (milioni):

	Imp. erariale	Sovrimposta comunale e provinciale	TOTALE
1913-14	81,6	204,5 (1914)	286,2
1919-20	113,9	460,0 (1920)	574,0
1920-21	115,6	667,0 (1921)	782,7

(1) Relazioni al disegno di legge Soleri per il « *Riordinamento della finanza locale* » (p. 14).

(2) *Direzione Generale delle Imposte dirette* : *Dati statistici sul rendimento delle imposte dirette* (Roma, 1921, p. 18).

Nella nuova edizione del 1922, la densa relazione del Direttore Generale P. D'Aroma calcola il reddito (dominicale) dei terreni censito per l'imposta fondiaria mediante ruoli nominativi ad 1 miliardo. È concepibile che su un reddito totale di 25-30 miliardi che va alle varie classi partecipi alla produzione agricola, i proprietari ricevano solo un miliardo?

Questi dati spiegano l'elevarsi delle proteste dei contribuenti fondiari nell'ultimo anno. Nel 1921 le sovrimposte sono improvvisamente aumentate del 45 %: trattandosi di cifre *globali* è presumibile che in certe località l'incremento sia stato assai più grave ed anche eccezionalmente oneroso pei contribuenti. Ma è evidente che il complessivo onere dell'imposta e sovrimposta fino al 1919 aumentato meno del 200 % rappresentava ancora nel 1919-20 appena il 200 % del totale onere 1913-14 e solo nel 1921 appar salito, per gli aumenti delle sovrimposte, al 270 %. Anche aggiungendo 110 milioni pagati dal reddito terriero per centesimi addizionali, contributo terreni bonificati, imposta complementare e patrimoniale (per la quota-terreni) non si ha che un onere totale nel 1921 *triplicato* in confronto al 1914. Ma questo aumento è stato arbitrario, cioè non basato su una serie di nuovi e più approssimati accertamenti. Ha gravato e grava essenzialmente sui proprietari, esentando la vasta massa dei *plusvalori* fondiari realizzati in questo periodo e poco o nulla toccando gli enormi aumenti dei redditi dei fittavoli, mezzadri, coloni, cui è andata e va una notevole parte del cresciuto reddito agrario nazionale. La lentezza nell'aumento delle imposte terriere potè fino al 1918-19 in parte esser giustificata dal fatto che la politica economica bellica avvantaggiava essenzialmente i gruppi e le regioni eminentemente industriali, pesando coi vincoli dei calmieri, prezzi massimi, requisizioni forzate, quasi solo sull'economia agricola (1) e spostando ricchezze dalle regioni e gruppi agricoli agli industriali. Il fenomeno si è però andato attenuando ed eliminando dopo il 1918, col ridursi e venir meno del regime bellico, il libero salire dei prezzi agricoli, le intense vendite d'immobili scontanti gli aumenti futuri dei redditi, ed in grazia anche della parziale esenzione fiscale. Il problema della rivalutazione dei redditi agricoli è uno dei più urgenti della nostra finanza. Esso è strettamente connesso non solo a quello delle finanze locali ma a quello del rendimento delle tipiche imposte globali post-belliche: la complementare sui redditi e la patrimoniale. Ed altrettanto indispensabile appare l'accertamento di zone del reddito agrario finora parzialmente esenti o colpite in modo irrisorio (fittavoli, mezzadri, coloni). I decreti per la riforma delle imposte dirette hanno mutato la base degli accertamenti. Dati gli inconvenienti degli eccessivi aumenti delle sovrimposte, appare opportuno: 1) stabilire temporaneamente dei massimi empirici insuperabili dalle sovrimposte, in attesa dell'applicazione delle nuove norme pei tributi locali; 2) iniziare la rivalutazione degli effettivi redditi agricoli coi nuovi criteri in quelle provincie in cui le sovrimposte hanno raggiunto i maggiori e più osteggiati aumenti.

II) *Redditi e ricchezza edilizia.* — Minore rigidità, ma adattamento tuttavia assai lento al mutarsi dei redditi ed alle realizzazioni dei plusvalori, ha presentato pure l'imposta fabbricati. Il suo gettito è salito da 112,8 milioni (1913-14) a

(1) Ved. BORGATTA, *L'economia sarda durante la guerra* (Sassari, 1919) e *Crisi bellica e crisi postbellica* (Torino, 1921, pp. 47-48); LANZILLO, *Lo stato e la crisi monetaria e sociale postbellica* (Milano, 1920, pp. 154-160).

145,5 (1917-18) continuamente fino a 170 circa nel 1920 21 (aumento del 150 %). Le sovrimposte comunali e provinciali, gravanti per altri 161 milioni nel 1914 salivano nel 1920 a 308,4 milioni ed a 387 nel 1921. Si è anche per quest'onere verificato un fatto analogo, per quanto più attenuato, a quello avvenuto per gli oneri terrieri: l'intenso incremento nel 1921. Il cumulo totale dell'imposta e sovrimposta è aumentato da 274 milioni (1914) a 557 (1921) con un aumento totale del 203 %. Calcolando a 140 milioni le altre imposte pagate sul reddito edilizio (patrimoniale, complementare, centesimi addizionali) la pressione assoluta risulterebbe aumentata del 255 % sul 1914. Il regime vincolativo degli affitti ha limitato l'incremento del reddito attuale, per quanto in realtà maggiori redditi dei legali sian stati realizzati da proprietari e primi affittuari (1). Ma il reddito edilizio è in via di intensi incrementi ed è indispensabile che, per le case già esistenti, l'imposta possa seguirli. Senza contare gli enormi *plusvalori* realizzati dai vecchi proprietari sulla intensa vendita d'immobili urbani verificatasi nell'ultimo quinquennio.

III) *Redditi e ricchezza mobiliare.* — È certamente il gruppo che ha visto salire più gravemente gli oneri fiscali, costituiti da istituti che con maggior elasticità hanno potuto seguire le variazioni di certe imposte (centesimi; patrimoniali; complementare, etc.) che hanno gravato sui redditi mobiliari. Come dato empirico approssimativo possiam supporre che i $^{7}/_{10}$ dei loro gettiti totali abbian gravato sui redditi mobiliari; l'eventuale errore complessivo non sposta sensibilmente il totale. Ad ogni modo, esponiamo distinti nella tabella alla pagina seguente i gettiti dell'imposta di R. M., della sovrimposta sugli extraprofitti e aumenti di patrimonio derivanti dalla guerra, delle sovrimposte locali sui redditi di R. M. (per il 1921) e delle altre imposte in tutto o parte (cioè pei supposti $^{7}/_{10}$) gravanti sui redditi mobiliari (2).

A queste si potrebbero aggiungere le imposte locali (famiglia e fuocatico); ma è meno agevole precisarne l'incidenza sui redditi mobiliari e d'altra parte non muterebbero le linee generali. In complesso, dal 1914 al 1921, tenendo conto delle imposte straordinarie, i tributi pagati dal reddito mobiliare nazionale si possono considerare più che *decuplicati*. I rilievi principali che si possono fare sulla pressione fiscale di questo gruppo ci sembrano i seguenti:

(1) Nel 1921 e 1922, come abbiam sopra calcolato, l'onere complessivo delle imposte e sovrimposte dirette sul reddito edilizio s'è aggirato tra i 650 e 700 milioni. Il prof. D'Aroma (*Dati statistici* cit. 1922 p. 41) calcola il reddito censito dall'Amministazione per l'imposizione diretta, a 800 milioni: l'80 % sarebbe assorbito dalle imposte! D'altra parte anche supponendo che il rendimento netto del capitale (valori attuali) edilizio sia solo il 3 ½ %, il *valor capitale* di detto reddito ascenderebbe a 22-24 miliardi. Un rendimento del 4 % netto da un capitale di 80-90 miliardi rappresenterebbe invece sui 3,2 3,6 miliardi di reddito edilizio.

(2) Altre imposte gravanti totalmente sui redditi mobiliari sono: l'imposta sui proventi degli amministratori di società; sui compensi ai dirigenti o procuratori di società; addizionali sui dividendi, interessi e premi. Parzialmente gravanti sui redditi mobiliari: centesimi di guerra; esenzione dal servizio militare, e sui militari non combattenti; imposta sul patrimonio; contributo straordinario di guerra; imposte complementari sui redditi.

	Imposta di R. M.	Imposta e sovrimposta extraprofitti	Diverse altre imposte	Sovrimposta locale R. M.	Totale oneri su redditi mobiliari
		(milioni lire)			
1913-14	346,2	—	—	—	346,2
1914-15	383,5	—	—	—	383,5
1915-16	435,5	—	46,2	—	481,7
1916-17	461,05	108,2	174,06	—	743,3
1917-18	492,4	451,6	213,6	—	1.157,6
1918-19	580,6	805,8	289,1	—	1.675,5
1919-20	709,5	1.047	215,5	86,9	2.060
1920-21	935,3	1.991,5	542,5	94	3.563,3
1921-22 (10 mesi	1.129,3	1.565,1	740,1	?	3.434,6

I) Se la pressione fiscale potesse mantenersi nei futuri esercizî all'altezza attuale, le possibilità di estenderla apparirebbero limitate. Ma una notevole parte di questo onere complessivo negli ultimi esercizî è dovuto ad imposte straordinarie, destinate ad esaurirsi rapidamente o sparire colla nuova imposta normale (24 nov. 1919): all'ingrosso, una metà dei tributi negli esercizî 1919-21 può attribuirsi alle imposte permanenti. La pressione sui redditi mobiliari deve dunque anch'essa ancora rafforzarsi e perequarsi, estendendosi. Malgrado l'alto gettito, forti ragioni lasciano presumere che le evasioni che più erano accentuate per le cat. B e C dell'imposta di R. M. si siano spostate in parte, ma non eliminate e per molti gruppi contribuenti certamente aumentate. È notorio che i profitti bellici, degli esercizî più favorevoli specialmente, furono accertati solo da $^1/_4$ ad $^1/_{10}$ degli effettivi. Malgrado il maggior rigore e mezzi di accertamento, un largo campo è ancor aperto alla perequazione fiscale ed all'estensione degli accertamenti (1).

II) Anche per questo gruppo di oneri, è visibilissimo il fatto del recente ed improvviso inasprimento della pressione. Ancora nel 1917-18 le imposte mobiliari apparivano poco più che triplicate sul 1913-14. Particolarmente istrut-

(1) Il prof. D'AROMA (*Dati statistici*, 1922, cit., p. 41-42) calcola a 6 miliardi i redditi di ricchezza mobile censiti mediante ruoli ed a circa 4 $^1/_2$ miliardi i redditi (in gran parte di dipendenti statali) colpiti per ritenuta o versamento diretto.

In complesso quindi il reddito accertato ai fini fiscali sale soltanto a meno di 12,5 miliardi. Data la notoria bassezza degli stipendi dei pubblici impiegati (i cui redditi hanno subito aumenti sui prebellici che vanno dal 200 % ai 350 %) appare estremamente dubbio che tutte le altre classi (industriali, commercianti, professionisti, impiegati d'aziende private o pubbliche non statali etc.) godano un reddito di neppure 1 $^1/_2$ il reddito dei dipendenti statali . . . . . Ad ogni modo è evidente che le massime insufficienze si riscontrano negli accertamenti immobiliari. I redditi immobiliari rappresenterebbero solo il 14,6 % del reddito totale: quelli dei pubblici dipendenti il 36,6 %; e quelli delle altre classi e redditi mobiliari il 48,8 %. Non è un'ironia supporre che gli impiegati dello Stato godano quasi $^2/_5$ del totale reddito nazionale imponibile dall'imposta diretta?

tiva è la sovrimposta extraprofitti. Nel suo gettito è compreso anche il provento dell'imposta R. M., normale, sugli extraprofitti stessi e che il Direttore Generale delle I. Dirette, prof. D'Aroma, calcola ad $^{1}/_{4}$ del provento totale. Eliminando questa parte ($^{1}/_{4}$) attribuibile all'imposta R. M., la sovrimposta extraprofitti avrebbe gettato da sola (milioni):

	Sovrimposta extraprofitti	Imp. aumenti patrimoni derivati dalla guerra	TOTALE
1916-17	81,2		81,2
1917-18	338,8		338,7
1918-19	604,4		604,4
1919-20	785,2		785,2
1920-21	1.044	547,1	1.591,1
1921-22 (10 mesi)	827	462,4	1.289,4

Diamo ora uno sguardo agli accertamenti. Gli extraprofitti cominciano a verificarsi nel 1914-15 e s'intensificano nel 1916-17. Tenendo conto dell'imposta R. M. che vi è compresa, l'ammontare delle imposte in base agli accertamenti a tutto il 31 dic. 1921 sarebbe stato: (milioni).

	Accertamenti definitivi	Accertamenti in contestazione	TOTALE
1914-15	671,6	159,5	831,2
1916	1.095	495,8	1.590,8
1917	1.256,9	759,7	1.916,7
1918	733,2	649,9	1.383,2
1919	610	533,0	1.143
1920 (1° sem.)	163,03	117,5	280,5

Il confronto tra queste due tabelle ci dimostra che si ha quasi un andamento *inverso* negli extraprofitti accertati e nell'imposta da pagare. Gli extraprofitti decrescono rapidamente proprio in quegli esercizî in cui l'imposta da pagare rapidamente cresce (1). Questo fatto è d'essenziale importanza per spie-

(1) Notisi che, negli ultimi esercizî, imposta extraprofitti *da pagare* non significa « imposta *pagata* », per la concessa *rateazione* dei pagamenti in seguito all'avocazione totale degli extraprofitti. Si può dire che l'utilizzazione delle rateazioni nell'ultimo esercizio riduca della metà l'imposta pagata in confronto di quella inscritta nell'esercizio 1921-22 (pei primi 4 mesi su 688,9 milioni si incassarono effettivamente 343 milioni: ved. prof. P. D'Aroma: *Dati statistici* (1922) p. 17.

garci la pressione *economica* dell'imposta e la situazione creatasi nei due ultimi anni. Anche se non fosse stata affatto trasferita sullo stato ed i privati consumatori, la sovrimposta extraprofitti non risulta quell'onere enorme che le aliquote scritte nella legge lasciavano ritenere. L'imposta finora pagata totalmente s'aggira sui 5 miliardi; possiamo calcolare salga a 7 miliardi al suo completo esaurimento. Essa colpisce gli extraprofitti realizzati in 6 anni (agosto 1914-giugno 1920) di redditi, specie mobiliari, intensamente crescenti. Se il reddito nazionale fosse in questo periodo cresciuto come nei tempi normali, sarebbe complessivamente salito nel sessennio a 120-130 miliardi. Invece, anche secondo i calcoli più prudenti, ha superato i 300 miliardi. Calcolare che su questa differenza di 200 miliardi, almeno 35 miliardi siano stati costituiti da extraprofitti ed aumenti patrimonî derivanti dalla guerra, secondo la definizione della legge, è certo rimanere al di sotto della realtà. Secondo ogni probabilità quindi la sovrimposta extraprofitti ha assorbito non oltre 1/5 degli extraprofitti reali. Tuttavia le resistenze ch'essa ha incontrato in questi ultimi tempi non sono un fatto artificioso. Per necessità tecniche lo Stato ha dovuto lasciar passare il periodo più favorevole, in cui gli extraprofitti si realizzavano e facile e comodo sarebbe stato il pagamento dell'imposta, e concentrare invece arretrati ed assorbimento più vasto degli extraprofitti in un periodo in cui gli extraprofitti precedenti già sono stati consumati o investiti in impianti, imprese, titoli, navi, che ora gravemente deprezzano, o in case, terre, altri titoli che immobilizzano i guadagni un dì liquidi. La rapida variazione dell'economia generale tocca la base economica stessa dell'imposta. Perchè fermarsi, nel valutare gli incrementi netti imponibili, ad *un momento* che appartiene ancora alla fase ascendente, in un periodo che ha poi indotto, a pochi mesi di distanza, una fase di depressione, con ribassi e perdite, che dovrebbero esser computate? Ad ogni modo le condizioni di applicazione di quest'imposta straordinaria gettano chiara luce sulle ragioni della mutata psicologia fiscale degli ultimi due anni.

IV) *Imposte sui consumi.* Per questo gruppo il fenomeno del ritardo dell'aumento della pressione fiscale è ancor più grave. Il gettito *lordo* è stato:

	Imposte consumi	Monopoli industriali
1913-14	621,3	547,1
1914-15	461,9	573,2
1915-16	641,1	700,5
1916-17	922,1	846
1917-18	970,4	1.129,5
1918-19	1.033,3	1.521
1919-20	1.204,9	2.007,8
1920-21	1.490,2	3.013,5
1921-22	1.950	3.250

Tralascio i monopoli commerciali, zucchero compreso, per l'esiguità dell'utile fiscale netto. Calcolando un costo di produzione medio per le privative

del 18 °/₀ nel 1913-14, l'onere netto delle imposte sui consumi saliva ad 1.070 milioni circa. Calcolando un costo medio per le privative del 25 °/₀ nel 1917-18 l'onere complessivo vi saliva a 1.817.5. Calcolandolo al 35 °/₀ nel 1921-22, l'onere totale netto pei consumatori saliva a 4,3 miliardi circa (1). Alla fine della guerra aveva soltanto subito un aumento del 170 °/₀ e nell'esercizio 1921-22, del 400 °/₀. Questo è l'onere apparente. Ma se noi teniamo conto, non solo dell'aumento del reddito monetario della popolazione consumatrice considerandola costituita dalle classi lavoratrici, impiegati, piccoli esercenti e professionisti; ma dell'onere che *contemporaneamente*, dal 1916 al 1921-22, la finanza statale si è assunto per fornire alla popolazione stessa consumi elementari a prezzi artificialmente bassi e togliamo dall'onere delle imposte sui consumi l'onere statale pel servizio approvvigionamenti — in quanto abbia avvantaggiato le masse consumatrici, dobbiamo concludere che: *a*) per lo Stato gran parte dell'incremento delle imposte sui consumi e monopoli, se non tutto (in certi esercizî) è stato assorbito dall'aumento dei costi e dai *deficit* delle gestioni approvvigionamenti; *b*) per le maggioranze consumatrici, una notevole parte di questo incremento — per quanto in misura varia da classe a classe, da regione a regione — è stata compensata dal risparmio pei prezzi artificialmente più bassi di varî consumi generali, specie del pane. Pur osservando che il maggior incremento si è avuto nel gettito di alcuni monopoli, specie tabacchi, la pressione fiscale sui consumi ha proporzionalmente subìto un inasprimento *relativo* assai più sensibile delle altre imposte negli ultimi esercizî, se all'aumento degli oneri netti aggiungiamo negli ultimi esercizî il venir meno o grave ridursi dei ribassi artificiali dei prezzi di larghi consumi. Ed anche per la maggioranza delle masse consumatrici urbane (specie operai, piccoli commercianti, esercenti e *rentiers*) i redditi si sono fermati o depressi appunto nel periodo in cui le imposte sui consumi crescevano. Tuttavia la necessità di mantenere questa pressione è evidente, specie se le grandi maggioranze continuano a rimaner esenti, come ora lo sono, dalle imposte dirette. I due gruppi sui quali ci sembra più opportuno operare, per le maggiori possibilità di alto rendimento che presentano se bene organizzati, sono l'imposta sul vino e l'imposta sulla spesa, generalizzata con un'aliquota proporzionale *fissa* e bassa, sostituendola alle molteplici tasse di bollo e lusso, complicate, diverse, fastidiose, aperte a vastissime evasioni. Un elemento che peggiora la situazione delle masse consumatrici e che oggi, pel trovarci tuttora in un periodo dinamico, non si può valutare e *sentire* pienamente, è l'onere della nuova tariffa protezionista, che potrà esser pienamente sentito quando redditi e prezzi avranno raggiunto la loro stabilità normale. Questa pressione

(1) Alla pressione delle imposte sui consumi statali occorre aggiungere 772,3 milioni di dazî comunali, che portano sui 5 miliardi l'attuale pressione netta degli oneri pubblici sulla popolazione consumatrice. Naturalmente, non sono le sole classi operaie a pagare queste imposte: ai consumi tassati partecipano tutte le classi; alcune anzi gravano prevalentemente su classi non strettamente operaie.

collaterale alla fiscale, per quanto non aggravatasi esclusivamente su beni di consumo diretto, ne tocca però importanti gruppi (vestiti, scarpe, altri indumenti di lana, cotone, etc., derrate, oggetti metallici, prodotti chimici e medicinali) e si farà indirettamente sentire sulle condizioni delle maggioranze consumatrici, se opportune riduzioni della tariffa non saranno recate nel prossimo avvenire.

V) *Tasse sugli affari.* — Anche il gettito di questo gruppo ha segnato i massimi incrementi dal 1918 al 1921: nell'esercizio 1917-18 esso rappresentava il 200 % di quello 1913-14; è salito al 587 % nel 1920-21 ed oltre il 700 % nell'ultimo esercizio. È da notarsi però che in esso sono venute a comprendersi imposte che sono vere e proprie imposte *sul consumo* (tassa di lusso; tasse sui conti degli alberghi, ristoranti, etc.; sui biglietti dei cinematografi, teatri; etc.) in quanto incidenti certamente e *volutamente* sui consumatori e non sui contribuenti percossi, che compiono quei determinati affari. Ad ogni modo, anche in questo gruppo non solo non si sono ridotte, ma sono aumentate enormemente le evasioni. È notorio in pratica come e quanto si sfugga ad uno degli istituti nuovi più tipici: le tasse sul lusso. Un indice particolarmente significativo dell'aumento delle evasioni nelle tasse sugli affari è offerto dall'imposta successoria. Nel 1913 le sue aliquote andavano da 0,80 % — 3,60 % (minimo-massimo per trasmissioni fra ascendenti-discendenti diretti) all'1 — 22 % (minimo-massimo per gli estranei). Sono state continuamente inasprite durante e dopo la guerra: col 1920 le aliquote massime per ascendenti-discendenti furono portate al 27-30 %; quelle per trasmissioni fra parenti oltre il 4° grado ed estranei dal minimo del 18 % ad un massimo complessivo di oltre il 100 %. A questi inasprimenti enormi, fantastici, avrebbe dovuto corrispondere un ben maggiore aumento del gettito. Mentre le aliquote segnavano aumenti diversissimi, ma che in media non furono inferiori al 400 %, devesi notare che il valor monetario dei beni trasmessi subiva a sua volta una serie di aumenti, che avrebbero dovuto aumentare meccanicamente il gettito dell'imposta: valore delle terre, case, mobili, gioielli, massa di moneta, titoli, etc. possono in media calcolarsi nel 1920-21, aumentati almeno del 400 % sui valori del 1913-14. Se le evasioni all'imposta successoria avessero conservata la stessa estensione del 1912-14, quest'imposta dovrebbe ora rendere, *per lo meno*, 400-450 milioni. Invece il suo gettito è salito così:

	milioni
1913-14	50.45
1917-19	83.33
1919-20	159.99
1920-21	180.97

e toccherà all'incirca i 210 milioni nell'ultimo esercizio 1921-22. Quindi un'imposta per la quale prima della guerra si calcolavano già coefficienti di evasione del 50 % (immobili) e 75 % (titoli al portatore, depositi ecc.) ha visto le sue evasioni raddoppiare e triplicare. Ai politicanti che pomposamente in Parlamento parlavano di *restrizioni* crescenti al diritto ereditario e di proprietà,

non passava forse per la mente che il problema essenziale era non di votare aliquote sempre più assurde scritte sulla carta, ma anzitutto di *rendere effettive* le aliquote prebelliche, i cui massimi del resto eran già assai vicini alla massima raggiunta nell'ultima riforma postbellica degli S. Uniti (1918). La nostra imposta successoria è un impressionante indice della incompetenza ed ipocrisia della demagogia finanziaria. In realtà è probabile che gli inasprimenti gravino maggiormente sulle piccole e medie classi e che l'evasione osservata si sia accentuata essenzialmente nelle alte classi della ricchezza.

§ 6. — Questi rapidi cenni hanno considerato solo un lato del problema del pareggio: la pressione fiscale. Ma perchè i contribuenti operino energicamente sulle rappresentanze politiche per la riduzione delle spese è necessario che in essi ritorni il senso dell'inesorabile, fondamentale rapporto di eguaglianza tra spese pubbliche ed oneri fiscali, che la Finanza bellica e postbellica ha fatto smarrire; e che la pressione fiscale si liberi delle diseguaglianze, sperequazioni, incorrispondenze tra redditi o valori *reali* e *accertati*, gravando in una misura più equamente approssimata a quella che le leggi prescrivono. La mentalità tributaria di questo più recente periodo rispecchia le resistenze di masse contribuenti che han veduto inasprirsi la pressione fiscale quando la loro situazione economica peggiorava o s'arrestava il continuo miglioramento del periodo bellico; e rispecchia anche il passaggio da un periodo a pressione fiscale effettivamente *diminuita* ad uno a pressione crescente. Ma, salvo l'eliminazione delle sperequazioni più gravi, sarebbe pernicioso pel raggiungimento del pareggio, cedere a queste resistenze, specie su quello che, bene o male, è uno dei progressi più significativi fatti in questi ultimi esercizi: i più larghi accertamenti, almeno pei redditi mobiliari. Qualunque riduzione si porti nelle spese, appar difficile che la spesa statale per parecchi esercizi possa abbassarsi sotto i 18-19 miliardi annui normali. Appaiono oramai lontani i calcoli, fatti nel 1918 e 1919 dalla Sottocommissione finanziaria pel dopoguerra e dall'Einaudi, di una spesa annua normale di 6-7 miliardi. E, purtroppo, lo stato è, con la sua politica economica, causa essenziale di questo mutamento di previsioni. Siamo usciti dalla guerra con meno di 14 miliardi di circolazione e siamo giunti nel 1920 oltre i 21 miliardi. I governi non hanno avvertito il danno che, a breve scadenza, questo mezzo apparentemente sì comodo di aver somme disponibili — avrebbe recato alla Finanza statale. Maggior moneta significa, a brevissima distanza, maggiori spese e diminuire *relativo* delle entrate. Lo stato spinge le vaste masse dei suoi dipendenti a far accrescere le rimunerazioni, che solo difficilmente e lentamente potranno ridursi; spinge rapidamente i prezzi dei materiali, prodotti, costruzioni, che deve fare ed acquistare. E viceversa non può colla stessa rapidità e misura accrescere la maggior parte degli oneri fiscali. Lo stato è, sotto questo aspetto, un po' nelle condizioni di quei gruppi a redditi fissi o *lenti*, che sono i più danneggiati dall'aumento della circolazione. I politicanti che obbligavano lo stato agli aumenti di circolazione non pensavano ch'essi significavano fatale aumento, o, almeno, minor ridursi, dei *deficit* futuri. Di un altro importante

fatto devesi tener conto. Nelle entrate fiscali di questi ultimi anni hanno posto importante alcuni tributi straordinarî che o sono destinati ad esaurirsi più o meno rapidamente (sovrimposta extraprofitti, imposta straordinaria sui patrimonî derivanti dalla guerra, contributo straordinario di guerra) od a cessare coll'applicazione della nuova imposta normale (imposta sui proventi amministratori, dirigenti, procuratori di società; sui canoni enfiteutici e riserve caccia; sui terreni bonificati; etc.) e che nei 2 ultimi anni rappresentarono oltre 1,6 miliardi all'anno. Il che dimostra che la diminuzione del *deficit* è su di un filo di rasoio e può facilmente di nuovo peggiorare.

La conclusione di queste analisi appare dunque la necessità di mantenere, nel suo *complesso*, l'attuale pressione fiscale. L'opera più urgente da iniziare e compiere è la realizzazione del nuovo sistema di imposte dirette. Le linee fondamentali della riforma cosidetta Meda resistono, attraverso le successive modifiche, segno della sostanziale adesione della maggioranza ai criterî che l'ispirano. Ora, questa realizzazione deve pure iniziarsi; da qualche parte si deve ben cominciare; altrimenti tutto continua a rimaner sulla carta e gli inconvenienti dei vecchi istituti s'aggravano, mentre le condizioni dei redditi e della ricchezza seguitano a modificarsi. È questo lato *tecnico* del problema che pubblico e parlamento trascurano. La maggioranza crede che l'essenziale sia scrivere un bel sistema fiscale nella legge votata; e questo non lo è affatto. Tutto sta nell'*applicare* effettivamente il sistema, nel rendere *effettive* le aliquote scritte sulla carta, in modo che a *quei* dati redditi e patrimonî *concreti* corrisponda il trattamento fiscale voluto dalla legge. Senza di ciò il sistema fiscale scritto sulla carta risulta un'ipocrisia ed una menzogna più o meno vasta e profonda. Vediamo quindi alcuni criterî positivi a conclusione della nostra analisi.

I) Il problema *tecnico* della concretizzazione della riforma fiscale si basa in notevolissima parte sulle condizioni dell'amministrazione fiscale: capacità, organizzazione, numerosità, indipendenza; e mezzi e poteri legali assicurati al personale finanziario per l'applicazione delle norme vigenti.

Bisogna riconoscere che l'opera della nostra Amministrazione in questi ultimi anni è stata meritoria e lascia sperare in un aumento della sua efficacia nel prossimo futuro. Il rapido passaggio, sopra dimostrato, da un periodo di più bassa pressione fiscale ad un periodo di intensi incrementi degli oneri formali e degli *accertamenti*, l'applicazione d'una imposta con caratteri parzialmente politici, quella sugli extraprofitti; l'applicazione improvvisata di tanti e nuovi istituti fiscali, sarebbe stata opera delicata e faticosa per un organismo in piena efficienza, con mezzi e personale adattati ai più vasti bisogni. Invece le norme restrittive di questi ultimi sette anni hanno sottratto molti funzionari proprio nel periodo in cui l'Amministrazione più abbisognava di strumenti sufficienti ed efficaci.

L'opera dell'amministrazione non è finita, anzi, nel suo aspetto *duraturo*, base per un più vasto per quanto lento miglioramento delle nostre imposte, incomincia ora. La realizzazione della nuova imposta *normale* è il perno di

tutta la migliore imposizione diretta e di altre imposte che vi si connettono (imposta successoria). Su di essa si impernia uno degli istituti più tipici del nuovo sistema, la cui produttività fiscale è ancora bassa, ma che può fortemente crescere: la complementare globale sul reddito. Su di essa s'impernia la riforma dei tributi locali per eliminare gli eccessi e abusi delle sovraimposte e di altre (tassa famiglia, tassa esercizio) oggi lasciate all'arbitrio dei gruppi locali. Dato questo compito, sarebbe assurdo applicare a questo ramo della Amministrazione i criteri di *non-aumento* o di riduzione del personale che appaiono invece necessari nella maggior parte degli altri gruppi di pubblici dipendenti. Mantenere invece e gradualmente aumentare il personale attuale dell'amministrazione finanziaria, coordinatamente alla graduale applicazione che si farà delle norme del R. D. 24 nov. 1919 o di quelle che lo sostituiranno; creando al personale condizioni economiche e giuridiche di maggiore indipendenza in modo da stimolarne la efficienza ed evitare che ottimi funzionari abbandonino l'amministrazione per l'impiego privato o la libera professione.

II) Nel complesso delle norme già sancite si potrebbe cominciare ad applicare quelle che possono aumentare l'efficacia perequatrice dell'opera dei funzionari, indipendentemente dalle nuove rivalutazioni generali; quelle relative alle denuncie, sanzioni pecuniarie, giuramento, necessità d'un atto legislativo per ogni condono o riduzione delle penalità fiscali, devoluzione di parte di queste alla Cassa Nazionale Assicurazioni ed ai Mutilati, alle garanzie nelle liquidazioni di società; maggiori mezzi di accertamento e valutazione degli imponibili concessi ai funzionari ed alle magistrature fiscali. Queste disposizioni non hanno bisogno d'attendere l'attuazione di *tutto* il sistema; potranno anzi facilitarla.

III) La rivalutazione dei redditi non può compiersi certo in un giorno. Il suo inizio potrebbe però attuarsi in base a certi criteri pratici. Ad esempio, si potrebbe cominciare ad iniziare la rivalutazione dei redditi di terreni e fabbricati pei grandi proprietari, il cui reddito netto da tutte le spese e imposte superi una data cifra (ad es. in base agli accertamenti attuali, il minimo imponibile dalla complementare). Così sarebbe opportuno iniziare tali rivalutazioni in quelle provincie in cui le sovrimposte locali più risultano nel 1922 eccedere i limiti normali legali. Qualunque sistema pratico si adotti è certo che una notevole parte dei funzionari delle Agenzie e del Catasto potranno servire all'avviarsi delle nuove rivalutazioni. Intanto potrebbero adottarsi alcuni provvedimenti empirici, quale il divieto di ulteriore aumento delle sovrimposte locali là dove sono oggi più gravi, stabilendo un limite temporaneo, empirico, non superabile e riducendo gradualmente entro questo limite le sovrimposte in quei Comuni che l'abbiano superato.

IV) Nel campo delle imposte sui consumi, la pressione fiscale attuale deve essere mantenuta, salvo semplificare il sistema delle tasse sulla spesa e compensare i consumatori con un'attenuazione della tariffa protettiva. È certo che nell'evoluzione tributaria di questi ultimi sette anni, il gravame delle imposte

sui consumi è relativamente diminuito in confronto delle imposte dirette e delle tasse sugli affari. Il gettito delle imposte dirette statali rappresentava nel 1913-14 il 24,4 % del totale delle entrate principali; rappresenta nel 1921-22 il 36,6 % delle totali entrate principali. Il gettito delle imposte sui consumi e privative, che nel 1913-14 costituiva il 61,6 % delle entrate totali, è disceso al 44,6 % nel 1920-21 ed al 47 % nei 1921-22. In questo campo ritengo che una delle maggiori speranze sia ancora costituita dalla imposta sul vino (1).

L'essenza del nostro attuale problema finanziario è certo nelle *spese*. Ma sarebbe enormemente pericoloso dedurre da questo concetto criterî d'indifferenza o debolezza per quanto riguarda le *entrate*. La pressione fiscale è anzi il mezzo essenziale per far *sentire* dal gran pubblico, nella sua gravità, il problema delle pubbliche spese e far agire le forze politiche extraparlamentari per una concreta opera di riduzione dei *deficit* delle aziende e degli altri pubblici sprechi.

Pisa, R. Università.

GINO BORGATTA.

(1) Non comprendo bene come il DE VITI DE MARCO (*Economie o imposte*?, in « Problemi Italiani » 15 agosto 1922), possa considerare gravare l'imposta sul vino sopra i proprietari. Non solo per la sua struttura, per l'esenzione dei produttori consumatori di vino, ma per le condizioni elementari in cui si applica il tributo, l'imposta sul vino viene certamente in gran parte trasferita sopra i consumatori. I produttori, di fronte alla riduzione eventuale del consumo interno per l'aumento del prezzo, hanno lo sfogo dell'esportazione sulla quale non grava la detta imposta. Può darsi che qualche produttore o qualche parte del territorio vinicolo, per mancanza di larghi mercati, mezzi di trasporto ecc., subisca l'onere dell'imposta anzichè scaricarla sopra i consumatori; ma si tratterà sempre di fatti temporanei e limitati.

Inflazione monetaria e corso dei cambi

CAPITOLO III.

Le leggi del prezzo corrente dei cambi e dell'oro nell'economia normale di pace.

(*Continuazione*).

10. Determinate le condizioni, che influiscono sul grado di prontezza e di efficacia dei correttivi ad azione di carattere permanente, esaminato il modo in cui ciascuno di essi funziona isolatamente, vediamo ora come le loro singole azioni si coordinino insieme e mercè il loro concorso si fissi il prezzo dei cambi. L'esame di questo punto ci fornirà una prima rappresentazione schematica delle leggi del mercato dei cambi; e questa ci consentirà di prospettarne più tardi il quadro completo.

Oro, titoli, merci, servigi sono, come si è visto, i correttivi ad azione di carattere permanente (1). Ognuno di questi correttivi entra in azione a un prezzo determinato del cambio in relazione al proprio grado di prontezza. E in che cosa la loro azione consista si è visto pure. Sotto la pressione dell'alto cambio le esportazioni di ciascuno di codesti beni si espandono, oppure le loro importazioni si contraggono, oppure entrambi questi effetti si producono insieme. E poichè ogni esportazione crea un'offerta di lettere di cambio ed ogni importazione una domanda, così ciascuno di cotesti correttivi, entrando in azione, tende a diminuire la domanda, o ad aumentare l'offerta di lettere di cambio, o a produrre questi due effetti insieme; e con ciò tende a limitare il rialzo del cambio e a promuoverne successivamente il ribasso. Considerati quindi in rapporto alla loro azione, i vari correttivi costituiscono, si può dire, altrettante linee di difesa, disposte in ordine strategico per opporsi all'avanzare del cambio, e contro cui questo viene ad urtare, ogni qualvolta esso si sposti dalla propria base, costituita dal prezzo di equilibrio. Tali linee di

(1) Fra i correttivi dei cambi figura in prima linea nei paesi a circolazione normale anche il rialzo dello sconto. Ma questo esercita nel complesso un'influenza limitata nei paesi a corso forzoso e non è il caso quindi di intrattenerci a parlarne (Vedi: FANNO, *La moneta, le correnti monetarie* ecc., pag. 68).

difesa, per continuare la similitudine, sono in alcuni casi distanziate fra loro ed entrano quindi in azione successivamente. In altri casi esse, o almeno alcune di esse, si intersecano, si sovrappongono l'una all'altra ed entrano quindi in azione simultaneamente. Nei casi di linee di difesa distanziate fra loro, l'ordine in cui esse sono disposte e la distanza rispettiva variano da caso a caso, dipendendo l'uno e l'altra dal grado di prontezza relativa dei vari correttivi, o per meglio specificare, dalle condizioni che nei vari casi influiscono sulla prontezza di ciascuno di essi. Quindi, richiamandoci al già detto, in un paese ad alto credito, avente i propri titoli facilmente esportabili, o avente disponibili cospicue masse di titoli esteri, la prima linea può considerarsi costituita dai titoli e lascia per lo più a distanza le altre. In un paese invece poco accreditato o privo di titoli esteri la prima linea è rappresentata dalle merci; e da esse viene quindi sostenuto il primo sforzo di difesa dei cambi. Differente poi è nei vari casi la resistenza delle diverse linee. Alcune in dati casi sono molto resistenti, vale a dire provocano ad ogni menomo rialzo del cambio un aumento cospicuo dell'offerta di mezzi di pagamento o una forte diminuzione della domanda. Altre invece sono poco resistenti. La resistenza di ciascuna linea di difesa dipende dal grado di efficacia del correttivo relativo. Esiste insomma nei vari paesi e nei vari momenti un sistema di linee di difesa diversamente disposte, più o meno ben munite, formanti insieme un vasto campo trincerato, contro cui il cambio va ad urtare ogni qualvolta si sposti dal prezzo d'equilibrio, e da cui trovasi frenato nei suoi movimenti.

Se la prima linea, qualunque essa sia, è sufficientemente resistente, il cambio si fermerà ad uno dei prezzi ad essa corrispondenti, si eleverà cioè nella misura necessaria a suscitare complessivamente una diminuzione delle importazioni e un aumento delle esportazioni dei beni costituenti la prima linea, sufficienti a ristabilire l'equilibrio della bilancia monetaria. Se la prima linea non è resistente a sufficienza, esso procederà verso la seconda, cioè continuerà a rialzare. Se neppur questa presenta la resistenza dovuta, esso procederà verso la terza e così via. In tesi generale esso si eleverà fino a quel prezzo al quale la sua pressione contro le varie linee di difesa, attenuantesi via via per la crescente distanza dalla propria base di operazione, risulti uguale alla resistenza crescente che, per il cumularsi dei loro effetti, le varie linee di difesa successivamente o simultaneamente attaccate oppongono. La pressione del cambio dipende dall'eccedenza dei pagamenti da effettuarsi all'estero entro i limiti di tempo concessi, cioè dall'eccedenza iniziale della domanda di divisa estera. La resistenza delle varie linee di difesa dipende dalla massa dei mezzi di pagamento che ciascuna di esse è capace di fornire entro gli stessi limiti di tempo. Quindi in tesi generale il cambio tenderà ad elevarsi fino a quel prezzo al quale la domanda complessiva di mezzi di pagamento per l'estero, superiore inizialmente alla loro offerta complessiva, risulti, per effetto del rialzo del cambio, uguale a questa, vale a dire fino al prezzo capace di creare, entro i limiti di tempo necessari, una eccedenza dell'offerta di lettera di cambio esattamente uguale all'eccedenza del saldo dei

debiti da effettuare. Ma raggiunto tale prezzo, il cambio, sotto la pressione dell'eccedenza dell'offerta di mezzi di pagamento da esso stesso provocata, tende immediatamente, come si è visto a proposito di ciascun correttivo, a ribassare, cioè a spostarsi verso il prezzo di equilibrio, per finire col raggiungerlo nuovamente non appena il saldo sia completato. E così il ciclo completo delle vicende del cambio consta di due fasi distinte: l'una di rapido rialzo, l'altra di graduale diminuzione.

11. Il fatto che, ad ogni perturbamento della bilancia monetaria, il cambio si elevi per tornare entro un dato tempo al punto iniziale sta a significare che, ad ogni squilibrio della bilancia monetaria corrispondono due prezzi estremi successivi dei cambi, cioè due posizioni estreme successive del mercato: l'una immediata di equilibrio temporaneo, corrispondente al prezzo massimo di deviazione dei cambio; l'altra futura, cioè più o meno remota, corrispondente al prezzo iniziale d'equilibrio permanente dei cambi, e quindi inferiore al primo. Ma due prezzi diversi di uno stesso bene, distanziati fra loro nel tempo, tendono, come si sa, qualora ricorrano date condizioni, a livellarsi fra loro. Più precisamente il prezzo attuale tende, entro i limiti consentiti dal costo delle trasformazioni nel tempo, a livellarsi al previsto prezzo futuro. E poichè questo, nel caso in esame, è più basso di quello, così la previsione di un prezzo futuro del cambio più basso dell'attuale tende a deprimere quest'ultimo. Infatti chiunque abbia un debito all'estero può o saldarlo immediatamente, pagando il prezzo del cambio corrispondente alle condizioni attuali del mercato, oppure differirne il pagamento in attesa del cambio meno elevato. In questo secondo caso però deve assumersi l'onere dell'interesse relativo. È appunto tale interesse il costo delle trasformazioni nel tempo. La scelta cadrà sul pagamento differito ogni qualvolta e finchè la differenza fra i due prezzi del cambio sia > dell'interesse. Ma scegliendo il pagamento differito il debitore nazionale concorre a ridurre il prezzo attuale del cambio, ad attenuare cioè via via e finalmente ad eliminare la convenienza a trasformare i pagamenti attuali in pagamenti differiti. Tale convenienza vien meno e i due prezzi cessano di avvicinarsi fra loro non appena il prezzo attuale del mercato risulti uguale al previsto prezzo futuro, cioè al suo prezzo di equilibrio, aumentato dell'interesse. Onde la previsione del futuro ribasso del cambio cioè del suo ritorno al prezzo di equilibrio iniziale, tende effettivamente a deprimere il suo prezzo attuale, non però al di sotto di tale prezzo d'equilibrio, aumentato dell'interesse. E il prezzo d'equilibrio iniziale, aumentato dell'interesse, segna perciò, ogni qualvolta la scelta del pagamento differito sia possibile e conveniente, il limite al quale il cambio finisce col fissarsi effettivamente, segna cioè la posizione di equilibrio temporaneo del mercato.

Ma perchè la scelta tra i due modi di pagamento sussista e da essa derivino le conseguenze indicate, è necessario che la dilazione di questo, ogni qualvolta venga reputata conveniente, sia di fatto accordata. Ora ciò implica la concessione di credito. Onde a questo punto entrano in campo le conces-

sioni di credito come correttivi dei cambi, entrano cioè in campo i correttivi ad azione temporanea. Dal punto di vista tecnico tale concessione può consistere o nel differimento del pagamento accordato direttamente dai creditori esteri ai debitori nazionali, oppure nell'apertura di credito accordata da banchieri esteri a banchieri nazionali, con annessa facoltà dei secondi a rilasciare chèques sui primi. Nel primo caso esso determina una diminuzione della domanda attuale di divisa estera, nel secondo caso un aumento della sua offerta attuale. Ma tanto in un caso quanto nell'altro esso produce un ribasso del prezzo corrente del cambio. Onde la concessione di credito, qualunque sia la forma in cui avviene, tende effettivamente a far ribassare il prezzo attuale del cambio, o, per meglio dire, a limitarne il rialzo, tende cioè effettivamente ad agire da correttivo dei cambi. E mercè l'intervento di tale correttivo il mercato di questi, anzichè elevarsi fino alla posizione di equilibrio temporaneo corrispondente all'azione cumulativa dei correttivi ad azione di carattere permanente, si eleva fino alla posizione corrispondente al prezzo d'equilibrio permanente aumentato dell'interesse.

12. Tale essendo, in linea di fatto, il campo di applicazione delle concessioni di credito, noi possediamo gli elementi necessari a determinarne il grado di prontezza e il grado di efficacia. Per quanto riguarda il grado di prontezza, è evidente che le concessioni di credito entrano in azione, o per meglio dire hanno la possibilità di entrare in azione, ogni qualvolta e non appena il corso dei cambi si elevi a un prezzo uguale al prezzo di equilibrio permanente aumentato degli interessi. Ora l'ammontare di tali interessi dipende: 1) dal saggio d'interesse preteso dai paesi creditori per la concessione del credito; 2) dal tempo ritenuto necessario perchè il cambio ritorni al prezzo iniziale di equilibrio, tempo al quale la concessione di credito va estesa, in breve dalla durata di questa. Ma il saggio dell'interesse preteso è il saggio corrente nel paese creditore immediatamente prima della concessione del prestito, aumentato del premio per il rischio inerente alla concessione stessa, premio che varia in funzione del credito che il paese debitore gode. Onde in ultima analisi, il grado di prontezza delle concessioni di credito è tanto $>$: 1) quanto $<$ è il saggio corrente dell'interesse nel paese creditore immediatamente prima delle concessioni stesse; 2) quanto $>$ è il credito che il paese debitore gode; 3) quanto $<$ è la durata del prestito.

Che se le concessioni di credito entrano normalmente in azione non appena il cambio raggiunga il prezzo indicato, esse hanno nei vari casi tanta $>$ probabilità di entrare in azione quanto $>$ è il rialzo che il cambio tenderebbe a subire senza l'intervento delle concessioni di credito, e quando $<$ è l'ammontare degli interessi annessi a tali concessioni. Da quanto si è detto si sa che il rialzo del cambio tende nei vari casi ad essere tanto $>$ quanto: 1) $>$ è l'ammontare del saldo da effettuare; 2) $<$ sono i limiti di tempo concessi per il suo pagamento; 3) $<$ è il grado di prontezza e di efficacia immediata e remota dei correttivi ad azioni di carattere permanente; 4) $<$ è la rapidità

con cui la loro azione remota si esplica. L'ammontare degli interessi annessi alle concessioni di credito è tanto $<$ quanto più e meglio si verificano le condizioni testè elencate che rendono massimo il grado di prontezza delle concessioni stesse. Quindi, queste hanno nei vari casi tanto $>$ probabilità di entrare in azione, è cioè tanto più probabile che alla sistemazione di un dato squilibrio della bilancia monetaria provvedano anche le concessioni di credito, quanto più e meglio si verificano le condizioni ultime elencate e quelle che rendono massimo il grado di prontezza delle concessioni stesse.

13. Ed ora passiamo al grado di efficacia. Si è visto che le concessioni di credito entrano in azione non appena il cambio si elevi a un prezzo uguale al prezzo di equilibrio iniziale, aumentato dell'interesse per tutta la durata del prestito nella misura corrispondente al saggio corrente nel paese mutuante immediatamente prima di tale concessione. Ma non deve credersi che a tale prezzo le concessioni di credito possano aver luogo in qualsiasi misura. Infatti, se piccole concessioni di credito possono lasciare immutato nel paese mutuante il saggio iniziale dell'interesse, concessioni di credito rilevanti, assottigliando via via le disponibilità liquide di questo, devono necessariamente elevarvi tale saggio. Oltre a ciò, quanto più ragguardevole è l'ammontare dei crediti che un paese concede ad un altro, tanto maggiore è la somma dei rischi che per essi il primo si asssume; quindi tanto maggiore, specialmente se il secondo gode poca fiducia, è la sua riluttanza ad assumerli e tanto maggiore conseguentemente il premio ch'esso richiede; ciò che pure importa un aumento del saggio dell'interesse. Pel concorso di questo duplice ordine di fattori adunque il saggio dell'interesse dei prestiti si eleva coll'aumentare dell'importo di questi. Dal che deriva che al saggio iniziale dell'interesse non possono essere concessi crediti che per un determinato ammontare, e che concessioni di credito via via più rilevanti implicano saggi d'interesse via via più elevati. Ma dal saggio dell'interesse dipende, come si è visto, il prezzo del cambio al quale le concessioni di credito si effettuano. Quindi al prezzo del cambio corrispondente al saggio iniziale dell'interesse, cioè al prezzo minimo a partire dal quale le concessioni di credito cominciano a diventare possibili, queste non possono effettuarsi che nella misura corrispondente a quel saggio dell'interesse; e concessioni di credito superiori a tale misura esigono per effettuarsi prezzi del cambio via via più elevati. Ciò torna a dire che, a partire dal prezzo minimo indicato, esiste tra l'ammontare delle concessioni di credito e il prezzo del cambio una relazione tale, per cui a prezzi via via più elevati di questo corrisponde, pari restando tutte le altre condizioni, un ammontare via via maggiore di tali concessioni, per cui cioè l'ammontare delle concessioni di credito tende, a parità delle altre condizioni, ad aumentare coll'aumentare del prezzo del cambio. Quanto $>$ è l'ammontare delle concessioni di credito ai vari prezzi del cambio e quanto $>$ è la misura in cui tale ammontare aumenta per ogni dato rialzo del cambio tanto $>$ è il grado di efficacia delle concessioni di credito come

strumento di pagamento provvisorio e quindi come correttivo dei cambi stessi. Ora l'ammontare in parola delle concessioni di credito e la misura in cui tale ammontare aumenta per ogni dato rialzo del cambio sono tanto $>$: 1) quanto $<$ è la durata delle concessioni ; 2) quanto $<$ è il saggio corrente dell'interesse nel paese creditore; 3) quanto $<$ è il premio preteso da questo per il rischio inerente al prestito ; 4) quanto $<$ sono il rialzo dell'interesse nel paese creditore e ; 5) l'aumento del premio per il rischio preteso da questo per ogni successivo aumento delle concessioni di credito. La condizione 4) dipende dall'importanza del mercato monetario del paese creditore, essendo evidente che quanto più questo è importante tanto $<$ è il rialzo che l'interesse subisce in esso ad ogni successiva concessione di credito. Le condizioni 3) e 5) dipendono dal credito che il paese debitore gode. Quindi il grado di efficacia delle concessioni di credito è tanto $>$; 1) quanto $<$ è la durata di queste ; 2) quanto $<$ è il saggio corrente dell'interesse nel paese creditore ; 3) quanto $>$ è l'importanza del mercato monetario di questo ; 4) quanto $>$ è il credito che il paese debitore gode.

Tali essendo gli elementi determinanti il grado di efficacia delle concessioni di credito, e le relazioni esistenti tra l'ammontare di queste e il prezzo del cambio, è evidente che, data una determinata eccedenza di debiti da saldare, il cambio, per quanto dipende dalle concessioni di credito, tende ad elevarsi fino al prezzo al quale l'ammontare delle concessioni di credito ad esso corrispondente è uguale all'ammontare dei debiti da saldare. Ma il prezzo al quale il cambio si fissa mediante il concorso delle concessioni di credito deve altresì, come si è visto, essere uguale al prezzo iniziale di equilibrio aumentato degli interessi per la durata dei prestiti. Quindi, per quanto dipende dalle concessioni di credito, il cambio tende a elevarsi a un prezzo tale che in corrispondenza ad esso l'ammontare delle concessioni di credito sia uguale all'ammontare dei debiti da saldare, e tale altresì che esso risulti uguale al prezzo iniziale di equilibrio aumentato degli interessi in ragione della durata del prestito e del saggio dell'interesse preteso dal paese creditore, avuto riguardo alla curva dell'offerta dei prestiti del mercato di questo, all'ammontare delle concessioni di credito richieste, e al credito del paese debitore.

Ma giunti a questa conclusione rimane ancora un punto da determinare. Nelle indagini precedenti noi abbiamo più volte parlato della durata dei prestiti, senza però indicare da quali condizioni questa dipenda. Noi dovremo quindi ora individuare tali condizioni. Si è detto, iniziando le indagini relative al grado di prontezza, che la durata che le concessioni devono avere, perchè esse adempiano la loro funzione equilibratrice dei prezzi del cambio nel tempo, deve essere uguale alla prevista durata del perturbamento, cioè al tempo necessario a che, avuto riguardo alle condizioni create dai prestiti stessi, il paese paghi per intero, mercè l'eccedenza delle esportazioni, l'eccedenza dei suoi debiti verso i paesi stranieri. Infatti se la durata dei prestiti è maggiore di tale misura, essa importa un inutile aggravio di interessi, che il paese mutua-

tario ha la convenienza di evitare; se ne è minore essa importa un rialzo del cambio superiore a quello corrispondente al prezzo d'equilibrio delle concessioni di credito e rende perciò conveniente un prolungamento di queste. Orbene sul tempo necessario a effettuare il pagamento, cioè sulla durata del perturbamento influiscono le stesse concessioni di credito. Infatti nei casi in cui queste non hanno luogo la durata del perturbamento è determinata dai limiti di tempo accordati per effettuare il saldo, cioè dalla scadenza dei debiti, perchè come si sa in tali casi il cambio si eleva al prezzo capace di provocare, entro i limiti di tempo in parola, un'eccedenza delle esportazioni uguale al saldo da effettuare. Nei casi in cui le concessioni di credito hanno luogo, il cambio, per effetto di queste, si eleva, come si è visto, in una misura minore. Ma in presenza di un prezzo del cambio meno elevato l'azione remota dei vari correttivi è meno rapida; e più lungo è il periodo necessario a effettuare un dato saldo. Oltre a ciò l'ammontare complessivo del saldo è maggiore in ragione dell'interesse dovuto per la proroga del pagamento; il che tende pure a prolungare il periodo in parola. Onde le concessioni di credito, per un duplice ordine di ragioni, tendono a prolungare la durata del perturbamento. Ma le concessioni di credito devono, come si è visto, avere una durata uguale a quella del perturbamento. Quindi, richiamandoci al già detto, la durata delle concessioni di credito deve essere uguale al tempo necessario a promuovere, al prezzo del cambio che per effetto delle stesse concessioni si stabilisce, un'eccedenza delle esportazioni uguale all'ammontare del saldo da effettuare, aumentato degli interessi. Essa è cioè per dirla in breve una funzione del prezzo del cambio e del saggio dell'interesse. Ma il prezzo del cambio, che si stabilisce in caso di concessioni di credito, deve essere uguale al prezzo di equilibrio aumentato dell'interesse per tutta la durata del prestito. Onde le concessioni di credito devono avere una durata uguale al tempo necessario a provocare, in corrispondenza a un prezzo del cambio uguale al prezzo iniziale di equilibrio, aumentato degli interessi per tutta la durata delle concessioni, un'eccedenza delle esportazioni uguale all'ammontare originario del saldo da effettuare aumentato degli interessi. Ma il tempo a ciò necessario è, pari restando le altre condizioni, tanto maggiore: 1) quanto maggiore è l'ammontare del saldo da effettuare; 2) quanto minore è la rapidità con cui la produzione e l'esportazione dei vari beni è suscettibile di aumentare. Quindi la durata dei prestiti dipende oltre che dal prezzo del cambio e dal saggio dell'interesse, dalle due condizioni ora indicate, è cioè, in una parola, una funzione di tutte le condizioni del problema. E il problema, così posto, è perfettamente determinato (1).

---

(1) Se si indica con S l'ammontare dell'eccedenza del debito da saldare, sarà S. φ (I, t) l'ammontare complessivo dovuto per principale e interessi in caso di concessione di credito, che permetta di prorogarne il pagamento per un tempo t e verso l'interesse I. La forma di cotesta funzione è diversa secondo il modo in cui il saldo viene effettuato, secondo cioè che esso venga effettuato in una sola volta al termine del tempo t, oppure in

Fissato questo punto noi possediamo tutti gli elementi necessari a completare il quadro delle condizioni determinanti il prezzo al quale, per quanto dipende dalle concessioni di credito, il cambio tende nei singoli casi a elevarsi; e a formulare quindi più compiutamente di quanto non sia stato fatto poche pagine addietro la legge di formazione di cotesto prezzo. Tale legge può formularsi nel modo seguente: Ogni qualvolta sorga uno squilibrio della bilancia monetaria, il cambio, per quanto dipende dalle concessioni di credito, tende a elevarsi a un prezzo tale che in corrispondenza ad esso l'ammontare delle concessioni di credito sia uguale all'ammontare iniziale dei debiti da saldare, e tale altresì che esso risulti uguale al prezzo iniziale di equilibrio aumentato degli interessi per tutto il periodo necessario a provocare a tale prezzo una eccedenza delle esportazioni uguale all'ammontare iniziale del debito più gli interessi relativi, computati cotesti interessi al saggio preteso dal paese creditore, avuto riguardo alla curva dell'offerta dei prestiti del mercato di questo, all'ammontare delle concessioni di credito richieste, e al credito che il paese debitore gode.

Dopo quanto si è detto, chiara apparisce la funzione che le concessioni di credito adempiono sul mercato dei cambi. Si è visto che se da un lato esse tendono a limitare il rialzo di questi, dall'altro però esse tendono a prolungarne la durata. Esse quindi sostituiscono a un ciclo di perturbamenti caratterizzato da un dato spostamento del cambio di una data durata, un ciclo caratterizzato da uno spostamento meno ampio ma di più lunga durata. Esse cioè in altri termini sostituiscono a pagamenti a breve scadenza, ma a un prezzo del cambio elevato, pagamenti a un prezzo del cambio più basso,

---

rate periodiche uguali comprendenti quindi successivamente quote crescenti del principale e quote decrescenti di interessi, oppure in rate comprendenti quote uguali del principale e quindi decrescenti nel loro ammontare complessivo, in ragione dell'ammontare decrescente degli interessi dovuto su un ammontare residuale decrescente del principale. Se si indica con C_c il prezzo corrente del cambio e con C_e il suo prezzo d'equilibrio, con $f(C_c, C_e, ..)$ l'ammontare complessivo della eccedenza delle esportazioni espresso fra l'altro in funzione del prezzo corrente del cambio in confronto a quello d'equilibrio; se si esprime con $F(S, \ldots.)$ e con $\gamma(S, \ldots..)$ rispettivamente il saggio corrente dell'interesse nel paese creditore e il premio per il rischio inerente alle concessioni di credito, interesse e premio che indichiamo con le lettere *i* e *p* e che, come si è visto nel testo, variano fra l'altro in funzione dell'ammontare delle concessioni stesse, avremo il seguente sistema di equazioni che individua l'equilibrio temporaneo del mercato dei cambi nel caso dell'intervento delle concessioni di credito:

$$S \, . \, \varphi(I, t) = f(C_c, C_e, \ldots)$$
$$C_c = C_e (1 + I)^t$$
$$I = i + p$$
$$i = F(S, \ldots)$$
$$p = \gamma(S, \ldots)$$

In tale sistema di equazioni, posti S e C_e come termini noti, le incognite da determinarsi sono: I, t, C_c, i, p cioè in numero di 5. Essendo il numero delle incognite uguale a quello delle equazioni, il problema, cioè l'equilibrio, è perfettamente determinato.

ma a scadenza più lontana e quindi gravati dell'onere degli interessi. La sostituzione di questa seconda forma di pagamento alla prima è naturalmente subordinata a un risparmio di spesa. Ora un risparmio di spesa si verifica ogni qualvolta il prezzo del cambio nella prima forma di pagamento si elevi al di sopra del prezzo iniziale di equilibrio in una misura maggiore dell'ammontare degli interessi relativi alla seconda. E il risparmio di spesa, cioè il beneficio economico risultante dall'intervento delle concessioni di credito, è appunto misurato dalla differenza tra il rialzo del prezzo del cambio annesso alla prima forma di pagamento e l'ammontare degli interessi annesso alla seconda.

14. Il principio sopra-esposto, per cui il saggio dell'interesse, al quale le concessioni di credito sono subordinate, graduasi in ragione del rischio ad esse inerenti, e per cui quindi tali concessioni si effettuano anche in connessione a rischi via via maggiori, purchè a saggi d'interesse via via più elevati, trova nelle contrattazioni normali dei prestiti limiti insuperabili alla sua applicazione. Infatti ogni aumento del rischio, può, è vero, trovare compenso in un aumento del saggio dell'interesse. Ma vi è un saggio massimo dell'interesse fino al quale ogni mutuante, cui ripugni la taccia di usuraio, è disposto ad arrivare; e al di là del quale si rifiuta di andare. Questo saggio può essere del 10, del 15, del 20 %, secondo i paesi, le circostanze, i momenti. Ma, qualunque esso sia, esso rappresenta un limite insuperabile. Quindi ogni qualvolta il rischio inerente a un prestito monetario internazionale sia tale da importare, per l'elevatezza del premio relativo, un saggio dell'interesse superiore al massimo indicato, il prestito non può aver luogo. Perchè quindi questo abbia luogo non basta che il prezzo del cambio, corrispondente alle condizioni attuali del mercato sia $>$ del previsto prezzo futuro aumentato degli interessi; ma occorre altresì che il saggio dell'interesse sia inferiore al saggio massimo indicato. E perchè ciò sia è necessario che il paese mutuatario goda all'estero un grado di fiducia non inferiore a un minimo dato.

Ne segue che i paesi che godono un grado di fiducia inferiore a tale minimo non possono contare sulle concessioni ordinarie di credito, come correttivo dei cambi. Ma i paesi che godono poco credito non possono largamente contare neppure sulle esportazioni dei titoli. Onde se il saldo da pagare è rilevante e ristretti sono i limiti di tempo assegnati per farlo, il cambio, non trovando altre linee di difesa immediata che quelle poco resistenti delle merci e dei servigi può salire a prezzi elevatissimi. E in questo movimento ascensionale esso non incontra altro limite che quello segnato da una ultima linea di difesa: la linea delle *esportazioni di biglietti*.

15. È noto infatti che il prezzo dei biglietti a corso forzoso muta parallelamente al corso dei cambi, che cioè di quanto questo si eleva nel paese a corso forzoso, cioè si deprime negli altri paesi, di altrettanto o pressochè si deprezzano in essi i biglietti in parola. Ne viene che, prevedendosi, entro un

tempo determinato, un dato prezzo del cambio sul paese a corso forzoso, cioè un dato prezzo dei suoi biglietti, esiste per tali biglietti un prezzo attuale al quale banchieri e speculatori stranieri hanno convenienza ad acquistarli. È tale prezzo uguale al previsto prezzo futuro diminuito del premio inerente al rischio specifico dei biglietti (1) e dell'interesse relativo, computato questo in ragione del saggio corrente nel paese importatore dei biglietti, per il tempo reputato necessario al realizzarsi del previsto prezzo futuro di questi. Nel caso di un perturbamento temporaneo del mercato, del qual caso qui appunto si tratta, il previsto prezzo futuro dei biglietti altro non è che il loro prezzo d'equilibrio, cioè il prezzo d'equilibrio dei cambi. Il tempo necessario a che questo si realizzi è la presunta durata del perturbamento, cioè, come nel caso delle concessioni di credito, il tempo reputato necessario a che i correttivi ad azione di carattere permanente creino, sotto la pressione dell'alto cambio, cioè del basso prezzo dei biglietti, l'eccedenza delle esportazioni necessaria a saldare definitivamente l'eccedenza dei debiti verso gli altri paesi, cioè, nel caso di cui si tratta, a riscattare dai paesi stranieri i biglietti in precedenza esportati. Onde il prezzo del cambio al quale i biglietti diventano esportabili è uguale al suo prezzo iniziale di equilibrio, aumentato dell'interesse per tutta

---

(1) Il premio che banchieri e speculatori stranieri esigono per accettare biglietti in pagamento è generalmente molto più elevato di quello che, a parità di condizioni, essi esigerebbero nelle forme normali di concessione di credito, qualora tale premio non elevasse il saggio dell'interesse al di sopra del limite indicato. Infatti il credito che un paese estero ha verso un paese a corso forzoso, per effetto di una concessione di credito, è sotto certi rispetti un credito privilegiato, che, in considerazione del fatto che i mutuanti sono stranieri, il paese mutuatario ritiene suo dovere di rispettare, anche in caso dei più gravi dissesti finanziari. Quindi il rischio, anche nelle peggiori ipotesi, è sempre relativamente limitato. Il credito invece che un paese estero ha verso un paese a corso forzoso, in dipendenza di una massa di biglietti di quest'ultimo da esso posseduti, è un credito che sotto il rispetto delle garanzie è identico a quello che ogni singolo portatore nazionale degli stessi biglietti ha verso lo stato del proprio paese, e quindi esposto a tutti i pericoli di riduzione di valore, di annullamento, di deprezzamento per ulteriori emissioni dei biglietti, senza che il fatto che essi sieno posseduti da stranieri crei a favore di questi speciali privilegi o diritti. Essendo per tutto ciò, a parità d'altre condizioni, il rischio maggiore nel caso dei biglietti che non in quello delle normali concessioni di credito, i biglietti non diventano esportabili che a prezzi molto bassi, e conseguentemente il cambio dei paesi che non possono contare che su di essi può salire in misura ragguardevolissima. È quanto è avvenuto in Germania dall'armistizio ai giorni nostri, dove la necessità di provvedere ai pagamenti rateali dell'indennità di guerra e d'importare prodotti d'ogni genere, la mancanza di esportazioni adeguate e l'impossibilità, per il discredito in cui il paese è caduto di ottenere credito all'estero, rendevano i biglietti a corso forzoso il solo mezzo di pagamento internazionale immediatamente disponibile, e provocava sui mercati neutrali il tracollo del marco al prezzo irrisorio che conosciamo, che rappresenta evidentemente, in base alle valutazioni di quei mercati, il prezzo al quale quei biglietti erano nei momenti successivi esportabili nella quantità richiesta. (CASSEL, *The depreciation of the german mark*, in *The Economic Journal*, dicembre 1919, pag. 493; RIST, *Le mouvement des prix en Allemagne* in *Revue d'Economie Politique*, gennaio-febbraio 1921; CORNELIUS, *Il problema della valuta tedesca e la sua soluzione*, in *Rivista Bancaria*, Settembre 1922).

la presunta durata del perturbamento e aumentato altresì del premio inerente al rischio. Tale prezzo è tanto $>$ in confronto del prezzo futuro d'equilibrio: 1) quanto $<$ è il credito che il paese in considerazione gode, cioè quanto $>$ è il premio o ciò che è lo stesso il coefficiente di svalutazione per il rischio applicabile ai biglietti perchè questi diventino esportabili; 2) quanto $>$ è il saggio corrente dell'interesse nei paesi verso cui i biglietti vengono esportati; 3) quanto $>$ è la presunta durata del perturbamento. Onde da queste condizioni dipende il grado di prontezza con cui, in caso di rialzo del cambio, le esportazioni di biglietti entrano in azione.

Verificandosi adunque un cospicuo squilibrio della bilancia monetaria da saldarsi entro limiti ristretti di tempo e a cui non possano provvedere prontamente gli altri correttivi, il cambio, superate le varie linee di difesa intermedie, elevasi fino al prezzo al quale i biglietti diventano esportabili. Ma giunto a questo prezzo, non sempre esso si ferma. Tale prezzo infatti segna il limite al quale i biglietti *cominciano* a diventare esportabili. E a tale prezzo la loro esportazione si effettua in una data quantità. Ora ogni ulteriore acquisto di biglietti da parte dei banchieri e speculatori stranieri importa per questi: 1) una crescente immobilizzazione delle disponibilità monetarie del mercato; 2) un aumento della somma totale dei rischi elevatissimi ad esso relativi. Dal n. 1) deriva un rialzo sui mercati esteri del saggio dell'interesse o meglio dello sconto; dal n. 2) un aumento nelle valutazioni degli acquirenti del coefficiente di svalutazione dei biglietti, e ciò per ragioni analoghe a quelle già esposte a proposito dei titoli (1). Quindi per entrambe le cause ad ogni successivo acquisto di biglietti scema, a parità d'ogni altra condizione, il prezzo al quale banchieri e speculatori sono disposti ad acquistarli. Ciò implica che successive esportazioni di biglietti non possano effettuarsi che a prezzi decrescenti di questi. Quindi se il prezzo indicato del cambio è il prezzo minimo a partire dal quale i biglietti cominciano a diventare esportabili e se a tale prezzo ne viene esportata una data quantità, esportazioni via via maggiori di questi non possono effettuarsi che a prezzi del cambio via via più elevati. Da ciò deriva che a partire dal prezzo minimo indicato esiste tutta una successione di prezzi crescenti del cambio, cui, pari restando tutte le altre condizioni, corrisponde un ammontare crescente delle esportazioni dei biglietti. Onde il corso dei cambi, elevatosi fino al prezzo al quale i biglietti cominciano a diventare esportabili, si fermerà o si eleverà ulteriormente secondo che l'esportazione di biglietti a tale prezzo sia o no sufficiente a saldare provvisoriamente lo sbilancio monetario, cioè a soddisfare l'immediata domanda di mezzi di pagamento internazionale. Ed in questa seconda alternativa si eleverà fino a quel prezzo, al quale corrisponda un'esportazione di biglietti a ciò sufficiente.

Date queste relazioni tra le esportazioni dei biglietti e il prezzo del cambio, se ne deduce che i biglietti esplicano un'azione tanto più efficace come correttivo dei cambi e strumento di pagamento provvisorio quanto più rilevante

(1) Vedi retro §§ 6 e 7.

è la massa di essi che viene esportata ai vari prezzi del cambio superiori a quello al quale essi entrano in azione, e quanto $>$ è l'aumento di tale esportazione per ogni dato aumento del cambio. Ora l'ammontare delle esportazioni di biglietti è tanto $>$ e va aumentando in misura tanto $>$ ad ogni dato rialzo del cambio: 1) quanto $<$ è il tempo entro il quale si prevede che il cambio torni al prezzo di equilibrio; 2) quanto $<$ è il saggio corrente dell'interesse nel paese importatore dei biglietti; 3) quanto $<$ è il coefficiente di svalutazione dei biglietti in dipendenza del rischio, cioè quanto $>$ è il credito del paese debitore; 4) quanto $<$ è il rialzo dell'interesse nel paese importatore dei biglietti; cioè quanto $>$ è l'importanza di tale paese come mercato monetario e; 5) quanto $<$ è l'aumento del coefficiente di svalutazione dei biglietti stessi per ogni successivo aumento delle loro esportazioni. Onde da queste condizioni dipende il grado di efficacia dei biglietti.

Tali esportazioni che, a giudicare dalle apparenze, possono sembrare operazioni *sui generis*, del tutto dissimili dalle normali concessioni di credito si risolvono in sostanza, ove ben si guardi, in concessioni di credito vere e proprie per quanto mascherate. E la differenza tra il prezzo dei biglietti al quale banchieri e speculatori accettano quelli in pagamento e il loro previsto prezzo futuro, non è che una forma essa pure mascherata di far pagare al paese debitore il premio corrispondente al rischio e gli interessi relativi, senza esigere da questo la esplicita corresponsione di un interesse, che, in dipendenza appunto dell'alto premio per il rischio, raggiungerebbe, nelle forme normali di concessione di credito, tassi usurari, ripugnanti alla candida e pudica coscienza dei banchieri e speculatori.

16. Esaminato il modo d'agire e il comportamento di ogni singolo correttivo noi ci troviamo in grado di passare dall'analisi alla sintesi, di prospettare cioè in qual modo i vari correttivi coordinino la loro azione fra loro, e mercè il loro concorso il mercato dei cambi funzioni. Nella teoria del prezzo corrente dei cambi hanno, come si è visto, importanza fondamentale: 1) l'ampiezza; 2) la durata delle deviazioni di tale prezzo. Noi dovremo quindi ora studiare i principi determinanti questi due elementi.

Da tutte le indagini precedenti risulta che ogni qualvolta il corso dei cambi si elevi al di sopra del prezzo d'equilibrio i vari correttivi entrano in azione, e il prezzo del cambio al quale essi entrano in azione, dipende dal grado di prontezza di ciascun correttivo, cioè dalle molteplici condizioni da cui quello a sua volta dipende. Entrando in azione, ogni correttivo modifica per proprio conto in tal modo la bilancia monetaria, da creare quell'eccedenza dei mezzi di pagamento per l'estero, che è necessaria a saldare l'eccedenza dei debiti da cui il rialzo del cambio deriva. E la misura in cui ciascun correttivo è capace di modificare la bilancia monetaria e quindi la misura in cui, per quanto dipende da ciascun correttivo, il cambio in presenza di un dato saldo da pagare è destinato a elevarsi, dipende dal grado di efficacia di ciascun correttivo, cioè in ultima analisi dalle condizioni da cui questo a sua

volta dipende. Quali sieno le condizioni da cui dipende il grado di prontezza e di efficacia di ciascun correttivo si è visto nel corso di questo capitolo. Sarà però opportuno a questo punto riassumerle. E ciò facciamo nel quadro sintetico che qui sotto riportiamo.

Titoli pubblici. — Il grado di prontezza di questi è tanto >: 1) quanto minore è la differenza del saggio corrente dell'interesse tra il paese debitore e il paese creditore; 2) quanto < è la differenza del grado di fiducia che i titoli godono in entrambi i paesi. Il grado di efficacia dei titoli pubblici è tanto >: 1) quanto > è l'importanza del paese debitore come mercato dei capitali; 2) quanto < è il grado di fiducia che questo ha per i propri titoli; 3) quanto > è l'importanza del paese creditore come mercato dei capitali; 4) quanto > è la fiducia che il paese creditore ha per quei dati titoli.

Merci. — Il grado di prontezza con cui le merci intervengono è abbastanza rilevante — ma per piccole deviazioni del cambio il loro grado di efficacia è depresso e non è che a partire da un dato prezzo del cambio che le merci acquistano il loro grado di efficacia normale. Questo, a partire da tale prezzo, è tanto >: 1) quanto > è l'elasticità delle curve di domanda delle merci di importazione rispettivamente del paese debitore e del paese creditore; 2) quanto > è l'elasticità delle curve di offerta e dei costi delle merci di esportazione dei vari paesi; 3) quanto più vigorosa è la compagine economica di un paese e quindi quanto > e più rapido è l'incremento di cui le varie produzioni sono in esso suscettibili in caso di bisogno.

Servigi. — Per il grado di prontezza e di efficacia dei servigi valgono analoghi principii che per le merci.

Concessioni di credito. — Il loro grado di prontezza è tanto > quanto: 1) < è il saggio dell'interesse nel paese creditore; 2) < è il rischio inerente a tali concessioni; 3) < è la durata di queste cioè quanto < è l'ammontare del saldo e > è la rapidità con cui la produzione è suscettibile di aumentare. Il grado di efficacia delle concessioni di credito è tanto >: 1) quanto < è il saggio corrente dell'interesse nel paese creditore; 2) quanto > è l'importanza del mercato monetario del detto paese; 3) quanto > è il credito che il paese debitore gode; 4) quanto < è la durata del prestito, cioè come sopra quanto < è il saldo da pagare e > è la rapidità con cui la produzione è suscettibile di aumentare.

Esportazioni di biglietti. — Il loro grado di prontezza è tanto >; 1) quanto < è il saggio dell'interesse nel paese importatore di questi; 2) quanto < è il rischio specifico inerente all'acquisto di tali biglietti; 3) quanto < è la durata probabile del perturbamento del mercato dei cambi, la quale durata dipende dalle stesse condizioni da cui dipende la durata delle concessioni di credito. Il grado di efficacia delle esportazioni di biglietti è tanto >: 1) quanto < è il saggio corrente dell'interesse nel paese importatore di biglietti; 2) quanto < è il coefficiente di svalutazione dei biglietti in dipendenza del rischio, cioè quanto > è il credito del paese debitore; 3) quanto < è il rialzo dell'interesse nel paese importatore dei biglietti, cioè quanto > è l'importanza di tale paese

come mercato monetario; e 4) quanto $<$ è l'aumento del coefficiente di svalutazione dei biglietti stessi per ogni successivo aumento delle esportazioni di questi; 5) quanto $<$ è la prevista durata del perturbamento del mercato dei cambi, la quale dipende dalle condizioni indicate a proposito del grado di prontezza.

Tali nel loro quadro sintetico le condizioni determinanti il grado di prontezza e di efficacia di ciascun correttivo. Ogni correttivo agisce, come si è visto, per proprio conto sul mercato dei cambi in relazione al proprio rispettivo grado di prontezza e di efficacia. Ma il mercato dei cambi non funziona mercè il concorso isolato di ciascun correttivo, bensì mercè il concorso simultaneo di tutti i correttivi insieme. Per ricostruire quindi la legge generale del funzionamento di tale mercato non avremo che a ricomporre questo nella sua unità organica, considerando l'azione di ciascun correttivo anzichè isolatamente, in coordinazione a quella di tutti gli altri.

Le importazioni e le esportazioni dei titoli, delle merci, dei servigi, della moneta futura, dei biglietti, che rappresentano gli elementi fondamentali del mercato dei cambi, variano, come si è visto, in funzione di numerosi fattori, fra cui il prezzo corrente del cambio o, per essere più precisi, la misura in cui questo eccede il suo prezzo di equilibrio. I vari correttivi hanno adunque una variabile comune: il prezzo corrente del cambio. Costituisce questa il nesso invisibile che ne coordina l'azione. L'esportazione di ciascun correttivo crea una corrispondente offerta di lettere di cambio; l'importazione una corrispondente domanda. Dall'aggregato delle singole domande e offerte individuali risultano la domanda e l'offerta complessiva del mercato. E poichè le singole domande e offerte individuali variano fra l'altro in funzione del prezzo corrente del cambio, così col variare di questo variano la domanda e l'offerta complessive del mercato. Dal rapporto tra questa e quella ai vari prezzi del cambio dipendono nei vari momenti le condizioni del mercato. Il mercato trovasi in posizione di equilibrio stabile ogni qualvolta il prezzo corrente coincida esattamente col suo prezzo d'equilibrio. E ciò avviene ogni qualvolta a tale prezzo l'ammontare complessivo delle esportazioni dei correttivi ad azione di carattere permanente (titoli, merci, servigi) sia esattamente uguale all'ammontare complessivo delle loro importazioni. Ma perchè ciò sia è necessario che le importazioni ed esportazioni dei singoli correttivi a tale prezzo, sieno tali da rispondere complessivamente a coteste condizioni. Onde nella posizione di equilibrio del mercato le importazioni ed esportazioni dei singoli correttivi si aggiustano in modo da assumere le une rispetto alle altre dimensioni tali, che l'ammontare complessivo delle importazioni risulti uguale a quello delle esportazioni. Ma l'ammontare delle singole importazioni ed esportazioni al prezzo d'equilibrio del cambio dipende da quelle stesse condizioni, che influiscono sulla misura del loro aumento o della loro diminuzione, in caso di rialzo del cambio, cioè sul grado di efficacia di ciascun correttivo. Quindi l'equilibrio del mercato si determina in funzione del prezzo corrente del cambio e delle molteplici condizioni testè elencate. E qualsiasi mutamento

anche di una sola di esse basta a spostare il mercato dalla posizione d'equilibrio iniziale.

Ciò ammesso, e ponendo per ipotesi che il mercato si trovi in equilibrio, vediamo che cosa avvenga se si verifichi in esso un perturbamento, di cui pel momento non importa stabilire la natura, ma che crei una eccedenza della domanda di lettere di cambio sull'offerta corrispondente. Il risultato immediato, non occorre avvertirlo, sarà il rialzo del prezzo del cambio. E a questo non tarderà a seguire l'azione dei vari correttivi. Ma in qual modo questa loro azione si coordina insieme? Noi abbiamo visto come ogni singolo correttivo entri in azione a un prezzo determinato del cambio. Ciò sta a significare che i vari correttivi, considerati in relazione ai vari prezzi del cambio, trovansi scaglionati l'uno in successione all'altro. Ne segue che di mano in mano che il cambio, movendo dal proprio prezzo di equilibrio si eleva, i vari correttivi, nell'ordine in cui trovansi scaglionati, entrano successivamente in azione. Dal che deriva che quanto più alto è il prezzo del cambio, tanto $>$ è il numero dei correttivi simultaneamente in azione. Ma quanto più alto è il prezzo del cambio tanto più intensa è altresì, come si è visto, l'azione di ogni singolo correttivo. Ora l'azione di ciascun correttivo consiste, come si sa, in questo: di aumentare l'offerta di lettere di cambio, oppure di diminuirne la domanda, oppure di produrre questi due effetti insieme, cioè in altri termini di creare, rispetto alle condizioni di equilibrio iniziale, un'eccedenza dell'offerta sulla domanda di queste. Quindi ad ogni dato prezzo del cambio, superiore al proprio prezzo di equilibrio, corrisponde una data eccedenza complessiva dell'offerta di divisa estera, uguale alla somma delle eccedenze individuali create a tale prezzo dai vari correttivi in azione. E coll'elevarsi del cambio tale eccedenza complessiva aumenta in dipendenza e dell'aumento del numero dei correttivi in azione e dell'aumento dell'ammontare delle singole eccedenze individuali, che ciascun correttivo mette a disposizione del mercato (1).

---

(1) Se quindi nel mercato dei cambi l'offerta di divisa estera, pari restando tutte le altre condizioni, aumenta coll'elevarsi del cambio, è inesatto quanto afferma a questo riguardo l'EINAUDI e cioè che un aumento del prezzo del cambio non risolve il problema della valuta estera, perchè non serve ad aumentarne l'ammontare disponibile (*Corso dei cambi, sbilancio commerciale e circolazione cartacea* in *Riforma Sociale*, gennaio 1918, pag. 66). In errore analogo è caduto il BICKERDIKE là dove conclude che « if Americans have not purchased British goods, or stocks, or services to an extent sufficient to create a supply of dollars payable at the rate of exchange previously existing, the situation is not necessarily remedied by a further fall in the value of pounds in dollars » . . . (*The instability of foreign exchange* in *The Economic Journal*, marzo 1920, pag. 118). Ma quest'ultimo autore non manca di riconoscere in seguito che il rialzo del cambio può successivamente promuovere per varie vie l'offerta di divisa estera; e con ciò tempera, almeno in parte, il carattere assoluto della sua conclusione. L'affermazione dell'EINAUDI può verificarsi soltanto in casi eccezionalissimi, in casi cioè di paesi completamente screditati, di paesi la cui produzione ed esportazione non è suscettibile di aumento, almeno a scadenza non lontana, di paesi insomma che abbiano ormai esaurito la divisa estera, che può essere resa disponibile dai correttivi immediati dei cambi, e che ormai non possono contare su altro mezzo

Ma a produrre l'eccedenza in parola concorrono, come si sa, sul mercato oltre che correttivi ad azione immediata, quali i titoli, correttivi ad azione remota, quali le merci e i servigi. In conseguenza di ciò l'eccedenza di cui si tratta richiede per prodursi limiti di tempo determinati e cioè i limiti di tempo necessari a che i vari correttivi esplichino per intero la loro azione. Ne segue che l'ammontare effettivo dell'eccedenza dell'offerta di lettere di cambio ai vari prezzi di questo è diversa secondo i limiti di tempo che si considerano. Essa è massima se il periodo considerato corrisponde al tempo necessario perchè i vari correttivi esplichino tutta l'azione di cui sono capaci. Ed è tanto minore quanto più ristretti sono tali limiti di tempo. Il che torna a dire che l'eccedenza di cui è parola, è, pari restando tutte le altre condizioni, funzione di questi due elementi: il prezzo del cambio e i limiti di tempo considerati. Orbene l'elemento del tempo è fondamentale al funzionamento del mercato dei cambi. Infatti l'eccedenza dell'offerta che si produce in caso di cambio sfavorevole è il mezzo con cui provvedesi al pagamento della eccedenza dei debiti da saldare. Ora tali debiti devono essere pagati entro limiti di tempo determinati. Onde il rialzo del cambio deve essere tale da produrre entro tali limiti di tempo un'eccedenza complessiva dell'offerta di lettere di cambio uguale ai debiti da saldare. La rapidità con la quale, per quanto dipende dai correttivi ad azione remota, tale eccedenza si forma, è tanto maggiore quanto maggiore è il prezzo del cambio. Onde quanto minori sono i limiti di tempo concessi per effettuare un dato saldo, tanto più alto è il prezzo a cui il cambio è destinato a salire. E nei vari casi perciò il cambio tende a salire fino a quel prezzo al quale, mercè il concorso dei vari correttivi, che successivamente esso mette in azione, sieno essi ad azione immediata o ad azione remota, ad azione di carattere temporaneo o ad azione di carattere permanente, esso riesca a suscitare entro i limiti di tempo assegnati, un'eccedenza complessiva dell'offerta di lettere di cambio uguale al debito da saldare. Questo stabilito in tesi generale, vediamo ora come nei singoli casi il mercato funzioni.

Se il saldo da pagare è poco rilevante e il paese debitore gode molto credito ed ha titoli facilmente esportabili, gli unici correttivi che con ogni probabilità entreranno in azione sono i titoli. Il cambio si eleverà in misura limitata e, trattandosi di correttivi ad azione immediata, il perturbamento sarà di breve durata. Se il saldo da pagare è molto rilevante e il paese creditore gode molto credito ed ha titoli facilmente esportabili, il cambio si eleverà in misura maggiore e metterà con ogni probabilità in azione e i titoli e le merci e i servigi. Nel qual caso, trattandosi, per una parte, di cor-

---

di pagamento che quello della esportazione dei biglietti a corso forzoso. Solo in questi paesi e in queste condizioni eccezionalissime il rialzo del cambio entro i limiti dei prezzi compresi tra il prezzo al quale l'azione di tutti gli altri correttivi cessa di essere suscettibile di ulteriore incremento e il prezzo al quale i biglietti cominciano a diventare esportabili *può* non accompagnarsi ad alcun aumento dell'offerta di divisa estera. Ma nei casi normali l'aumento si verifica.

rettivi ad azione remota, il prezzo a cui il cambio effettivamente si eleverà dipende dai limiti di tempo assegnati al pagamento. Se tali limiti sono larghi il cambio non avrà bisogno di elevarsi soverchiamente, e titoli, merci, servigi provvederanno senz'altro alla bisogna. Se essi invece sono ristretti, il cambio tenderà a elevarsi notevolmente. E se il prezzo a cui esso tende a elevarsi è superiore al prezzo a cui le concessioni di credito entrano in azione, giunto a questo prezzo esso si fermerà. Ogni qualvolta ciò avvenga l'eccedenza dell'offerta di lettere di cambio necessaria a provvedere al saldo entro i limiti di tempo assegnati, viene fornita per una parte dai titoli, per una parte immediatamente dalle merci e per la parte rimanente provvisoriamente dalle concessioni di credito. E il cambio si eleverà precisamente fino al prezzo necessario a provocare dai titoli, dalle merci, dalle concessioni di credito, entro tali limiti di tempo, una eccedenza delle esportazioni esattamente uguale al saldo da effettuare.

Se il paese di cui si tratta gode poco credito e non ha quindi titoli facilmente esportabili, i primi correttivi a entrare in azione saranno con ogni probabilità le merci e i servigi. Ma tanto questi quanto quelle sono come si sa correttivi ad azione immediata poco intensa. Onde se i limiti di tempo assegnati per il saldo sono ristretti, il cambio si eleverà con ogni probabilità fino al prezzo al quale le concessioni di credito entrano in azione. Ma in un paese poco accreditato, tale prezzo è piuttosto elevato. Quindi, date queste condizioni, il cambio è destinato a elevarsi notevolmente anche per piccole eccedenze di saldi da effettuare.

Se finalmente il paese di cui si tratta non gode credito affatto, e non può conseguentemente nè esportare i suoi titoli nè ottenere concessioni di credito, in tal caso esso non può far fronte ai pagamenti esteri se non mediante l'esportazione di merci e servigi. Il cambio dovrà quindi elevarsi nella misura a ciò necessaria. E in tali condizioni, se i limiti di tempo assegnati sono piuttosto ristretti e la capacità di incremento della produzione nazionale limitata, il cambio può elevarsi ad altezze fantastiche e salire fino al prezzo di esportazione dei biglietti. In tal caso il saldo nel tempo assegnato si effettuerà per una parte mediante l'esportazione di merci e servigi e per la parte rimanente si effettuerà provvisoriamente mediante l'esportazione dei biglietti. E il cambio si eleverà precisamente nella misura necessaria a determinare nel tempo assegnato un'eccedenza delle esportazioni di prodotti e servigi e una esportazione di biglietti tali che complessivamente corrispondano al saldo da effettuare.

17. Ciò detto in ordine all'ampiezza delle deviazioni del cambio, passiamo ora ad esaminare le condizioni determinanti la loro durata. La soluzione di questo punto trovasi già implicita nelle indagini precedenti. Non avremo quindi che a richiamarle. Si è visto quale sia il prezzo al quale nei singoli casi il cambio tende ad elevarsi. Ora di mano in mano che sotto la pressione del cambio elevato l'eccedenza dell'offerta di lettere di cambio si forma e

comparisce sul mercato, il cambio tende a raddolcirsi, cioè a spostarsi dal prezzo massimo, cui si è elevato, per accostarsi via via al proprio prezzo d'equilibrio, salvo raggiungerlo non appena tale eccedenza risulti uguale all'eccedenza del debito da saldare, e pel suo tramite tale debito risulti interamente saldato. Duplice è quindi la dinamica del prezzo del cambio. In un primo momento esso si eleva fino a raggiungere il prezzo indicato; e la misura in cui esso si eleva individua appunto l'ampiezza delle oscillazioni. In una seconda fase, premuto dalla eccedenza dell'offerta di lettere di cambio, che man mano esso crea, esso tende gradatamente a ribassare per tornare in definitiva al proprio prezzo d'equilibrio. Ma perchè ciò avvenga è necessario un tempo determinato. L'intervallo di tempo che passa tra il momento in cui il prezzo corrente del cambio si scosta dal suo prezzo di equilibrio e il momento in cui vi ritorna, costituisce appunto la durata delle sue deviazioni. Ciò posto, è evidente, dopo quanto si è detto a proposito dell'ampiezza, quali sieno le condizioni determinanti tale durata. Se a correggere queste concorrono soltanto correttivi ad azione di carattere permanente, come titoli, merci, servigi, la durata delle deviazioni non può essere superiore ai limiti di tempo assegnati per il pagamento del saldo. Tali limiti determinano quindi la durata delle deviazioni. E poichè questi sono per lo più ristretti, così tale durata è generalmente breve. Ora a correggere queste deviazioni intervengono soltanto correttivi ad azione di carattere permanente in due casi diversi e cioè: 1) ogni qualvolta il grado di prontezza e di efficacia di questi sia così considerevole da metterli in grado di provvedere da soli al pagamento del saldo; 2) ogni qualvolta, per il poco credito che il paese gode, esso non riesca a ottenere a nessun patto concessioni di credito da altri paesi, e ciò non ostante il cambio non si elevi fino al prezzo d'esportazione dei biglietti. Nel primo caso alla breve durata delle deviazioni s'accompagna con ogni probabilità un'ampiezza limitata di queste; nel secondo caso un'ampiezza cospicua. Che se a correggere le deviazioni del cambio intervengono anche correttivi ad azione di carattere temporaneo come le concessioni di credito e le esportazioni di biglietti, in tal caso la durata delle deviazioni si protrae oltre i limiti assegnati al pagamento diretto del saldo, e la misura in cui essa si protrae dipende dalle condizioni già esaminate a proposito delle concessioni di credito e delle esportazioni di biglietti, dipende cioè dalle stesse condizioni che pel tramite di cotesti correttivi influiscono sull'ampiezza delle deviazioni. Sono coteste condizioni, come si ricorda, la rapidità con cui la produzione e l'esportazione delle merci e i servigi sono suscettibili di aumentare sotto l'azione del cambio, il saggio dell'interesse nel paese creditore, il premio per il rischio inerente alla proroga dei pagamenti. Quindi ogni qualvolta si presentino le condizioni favorevoli all'intervento delle concessioni di credito o delle esportazioni dei biglietti e queste intervengano effettivamente, la durata delle deviazioni del cambio, anzichè essere uguale ai limiti di tempo assegnati per il pagamento del debito, ne è maggiore ed è tanto maggiore quanto minore è la rapidità di cui sopra. Ma a parità di durata, diversa ne è l'ampiezza nei vari casi a seconda

che intervenga l'uno o l'altro dei due correttivi indicati. Se intervengono le concessioni di credito l'ampiezza come si sa è limitata. Se intervengono le esportazioni dei biglietti essa è per lo più ragguardevole.

Quattro, quindi, riassumendo, sono i gruppi di casi possibili: 1) casi di deviazioni dei cambi brevi e poco ampie; 2) casi di deviazioni poco ampie ma di lunga durata; 3) casi di deviazioni ampie ma brevi; 4) casi di deviazioni ampie e di lunga durata.

Il caso di deviazioni brevi e poco ampie ricorre, come si è visto, ogni qualvolta i correttivi ad azione di carattere permanente presentino un grado elevato di prontezza e di efficaccia. Il caso di deviazioni poco ampie, ma di più lunga durata ogni qualvolta intervengano le concessioni di credito. Ora il grado di prontezza e di efficacia dei correttivi ad azione di carattere permanente è massimo ogni qualvolta i titoli abbiano modo di fungere largamente da strumento di saldo internazionale. Il che, come si sa, dipende dal grado di fiducia cioè dal credito che il paese a cambio in rialzo gode. Ma dal credito che il paese gode dipende altresì, come si è visto, l'intervento delle concessioni di credito. E nel caso in cui queste intervengano, la durata delle deviazioni dipende dalla capacità e rapidità d'aumento della produzione ed esportazione delle merci e servigi. Quindi nei paesi ad alto credito e a produzione rapidamente aumentabile le deviazioni del cambio sono poco ampie e di breve durata. Nei paesi a basso credito e a produzione poco rapidamente aumentabile esse sono molto ampie e di lunga durata. Nel primo caso il prezzo corrente segue da vicino l'andamento del prezzo d'equilibrio, risente cioè più intensamente l'azione delle condizioni che concorrono a determinare questo che non l'azione delle forze che tendono ad allontanarlo da esso. Nel secondo caso il prezzo corrente, pur rimanendo sempre legato al proprio prezzo d'equilibrio, risente meno immediatamente l'influenza di questo e presenta quindi maggiore autonomia e ampiezza di movimenti.

Dalla durata adunque e dall'ampiezza delle deviazioni del prezzo corrente dipendono la fisonomia, i tratti caratteristici del mercato dei cambi dei vari paesi. Ma questa e quella dipendono, come si è visto, a loro volta dalle condizioni, che influiscono sul grado di prontezza e di efficacia dei vari correttivi, cioè da tutte le condizioni che abbiamo sopra elencate. Quindi da tutte coteste condizioni dipendono in ultima analisi le linee caratteristiche del mercato, dipende in una parola il suo funzionamento. E il mercato dei cambi perciò che, nella configurazione schematica in cui suolsi per lo più prospettare viene rappresentato come il semplice centro d'incrocio della domanda ed offerta di lettere di cambio, si presenta invece in realtà come il centro in cui convergono e agiscono, quali elementi determinanti, i più svariati fattori della vita economica nazionale e internazionale, e in cui le quotazioni che in ciascun momento, in funzione della domanda e dell'offerta i cambi ricevono, sono la risultante dell'azione combinata di tutti cotesti fattori.

18. Tali essendo gli elementi determinanti il prezzo corrente del cambio, ogni menomo mutamento anche di uno solo di essi deve necessariamente turbare le condizioni del mercato. Lo studio di questi perturbamenti fa parte della teoria del prezzo corrente. Per completare questa sarebbe quindi necessario a questo punto prendere in esame ad uno ad uno tutti cotesti elementi e vedere in qual modo le variazioni di ciascuno di essi reagiscano sul cambio, sia isolatamente, sia combinate insieme in tutti i modi possibili. Ma un lavoro di tal genere sarebbe assai lungo e faticoso. Noi perciò ci limiteremo a considerare le variazioni dei più importanti elementi soltanto e dei casi tipici di combinazioni, cui essi possono dar luogo.

Una diminuizione improvvisa del grado di fiducia che un paese a corso forzoso gode all'estero reagisce per vie diverse e, secondo i casi, in modo diverso sul corso dei cambi, vari essendo, come si è visto, i correttivi sulla cui azione il grado di fiducia esercita un'influenza ragguardevole. Se il paese in considerazione ha una parte dei suoi titoli collocati all'estero, la diminuzione del grado di fiducia fa sì che tali titoli cessino d'essere valutati sui mercati stranieri al prezzo di prima, che cioè a quel prezzo essi non soltanto cessino d'essere esportabili, ma diventino addirittura importabili nel paese emittente. Risultato di ciò è il tracollo di tali titoli sui mercati stranieri e il loro riassorbimento da parte del paese emittente. Ma questo riassorbimento, creando a tale paese un cospicuo indebitamento all'estero, determina necessariamente il rialzo del cambio. Un esempio tipico del caso ora esaminato viene fornito dalle vicende economiche dell'Italia dopo il 1892, dove il ritorno improvviso dei titoli nazionali che si trovavano all'estero (1), prodotto da una diminuita fiducia sulla nostra solidità economica, ha provocato l'inasprimento del cambio, portandolo in certi momenti oltre il 20 % sopra la pari; ma dove tale rialzo del cambio, promovendo le esportazioni e arginando le importazioni, doveva nel corso di pochi anni ristabilire, pel tramite della bilancia commerciale, l'equilibrio della bilancia monetaria, che la diminuita fiducia nel nostro paese aveva seriamente disturbato (2).

Se la diminuizione di fiducia si verifica, mentre per effetto di un precedente squilibrio della bilancia monetaria, il cambio del paese che ne è colpito trovasi già al di sopra del prezzo di equilibrio, avverrà un ulteriore inasprimento del cambio. Ma la misura di tale inasprimento è diversa secondo i casi. Se il prezzo al quale il cambio trovasi fissato erasi stabilito mercè la concessione di credito, la diminuzione di fiducia, elevando il saggio dell'interesse relativo eleva necessariamente il prezzo attuale del cambio. Però il rialzo di questo è limitato, cioè proporzionato al rialzo dell'interesse se questo, dopo tale rial-

(1) STRINGHER, *Il commercio con l'estero e il corso dei cambi* in *Nuova Antologia*, anno 1894, pag. 29.

(2) Vedi i dati del commercio estero italiano forniti dal JANNACCONE, *Relazioni fra commercio internazionale, cambi esteri e circolazione monetaria in Italia* in *Riforma Sociale*, 1918, pag. 576.

zo, rimane tuttavia entro i limiti nei quali le concessioni di credito possono aver luogo. Che se invece esso supera tali limiti e le concessioni di credito sono revocate, il rialzo ulteriore del cambio può essere assai rilevante; e se i titoli riassorbiti sono ragguardevoli, scarsa l'azione immediata degli altri correttivi e ristretti i limiti di tempo accordati per il pagamento, esso può eventualmente elevarsi fino al prezzo d'esportazione dei biglietti.

Se il cambio erasi in precedenza fissato senza l'intervento del credito, perchè la differenza tra il prezzo attuale e il presunto prezzo futuro era $>$ dell'ammontare dell'interesse, l'inasprimento ulteriore del cambio, qualora la diminuzione di fiducia si verifichi in misura limitata, in misura tale cioè da mantenere tuttavia il saggio dell'interesse entro i limiti in parola, può rendere tale differenza $>$ dell'interesse. In tal caso il cambio si eleverà fino al prezzo al quale la concessione di credito diviene conveniente, si eleverà cioè in misura limitata; ma in compenso la durata del perturbamento tenderà a prolungarsi. Che se invece la diminuzione di fiducia importa un rialzo del saggio dell'interesse tale da elevare questo al di sopra del limite indicato, in tal caso, come in quello precedente, il prezzo del cambio può elevarsi d'improvviso notevolmente.

Per analogia, un aumento di fiducia, che si verifichi mentre il cambio trovasi al di sopra del prezzo di equilibrio, tende a deprimere il cambio stesso. E anche piccole variazioni del grado di fiducia possono determinare un ribasso notevole del cambio ogni qualvolta l'aumento del grado di fiducia, ancorchè non rilevante, determini il ribasso dell'interesse da un saggio superiore a un saggio inferiore al limite indicato, faccia sì cioè che le concessioni di credito, inizialmente impossibili, diventino possibili, e il cambio dal prezzo corrispondente all'azione degli altri correttivi, scenda a quello corrispondente all'azione della concessione di credito. Anche in questo caso però l'intervento delle concessioni di credito tende a prolungare il perturbamento.

Analogamente, ogni qualvolta il cambio si trovi a un prezzo superiore a quello d'equilibrio e l'aggiustamento temporaneo della bilancia monetaria a tal prezzo sia raggiunto mercè la concessione di credito, una variazione del periodo ritenuto necessario perchè il cambio torni al prezzo di equilibrio, mutando l'ammontare dell'interesse annesso al differimento del saldo definitivo, tende a mutare il prezzo attuale del cambio. Più precisamente un prolungamento di tale periodo tende ad elevare il cambio, un raccorciamento a diminuirlo. Ma le variazioni del cambio, conseguenti da tali perturbamenti non possono essere nel complesso che limitate. In condizioni identiche a quelle ora indicate, recano effetti analoghi variazioni del saggio dell'interesse nella concessione di crediti, dipendenti da variazioni del saggio dell'interesse o per meglio dire del saggio dello sconto mondiale. E precisamente un aumento del saggio dello sconto tende ad elevare il cambio, una diminuzione a deprimerlo; sempre però in misura limitata e cioè esattamente proporzionale alle variazioni dello sconto.

Se i perturbamenti considerati, anzichè isolatamente, avvengono simul-

taneamente e si verificano tutti nel senso in cui essi tendono ad elevare il cambio, questo si eleverà nella misura corrispondente all'azione complessiva di tutti i perturbamenti, cioè in una misura maggiore di quella corrispondente alla azione di ciascuno di essi. Se invece i perturbamenti in parola non si verificano tutti nel senso in cui tendono ad elevare il cambio, ma alcuni in tale senso ed altri in senso opposto, se cioè, per dare un esempio, mentre diminuisce il grado di fiducia nel paese a corso forzoso, ribassa il saggio dello sconto sul mercato mondiale e diminuisce il tempo previsto per il ritorno del cambio al prezzo d'equilibrio, il cambio rialzerà, ribasserà o rimarrà immutato secondo che i perturbamenti tendenti ad elevarlo agiscano più, meno o ugualmente intensamente di quelli che tendono a deprimerlo. E quanto si è detto per questi tre elementi può, *mutatis mutandis*, ripetersi per tutti gli altri.

Padova, R. Università.

(*Continua*)

MARCO FANNO.

Contributo allo studio delle linee di navigazione sovvenzionate

LINEE DELLA LIBIA E DELLA TUNISIA.

Le linee che congiungono l'Italia alla Libia e alla Tunisia, sebbene debbano considerarsi, in ordine di importanza, dopo le linee del Levante Mediterraneo, hanno sempre offerto ai navigatori italiani, specialmente siciliani, un discreto campo di sfruttamento. Oltre alla numerosa colonia italiana di Tunisi, causa di una viva corrente di traffico emigratorio, frequenti, se non eccessivamente importanti, erano gli scambi fra l'Italia da una parte e la Tripolitania e la Cirenaica dall'altra, fin da quando queste due provincie facevano ancora parte dell'impero Ottomano. Altre due correnti di traffico, modeste, si svolgevano fra Tripoli e Tunisi da un lato e fra Tripoli, Bengasi e Alessandria d'Egitto dall'altro. Finalmente, finchè la Libia appartenne all'impero Ottomano, necessità di ordine politico più che di ordine economico richiedevano l'esistenza di una linea regolare di comunicazione fra i porti della Libia e Costantinopoli.

Se diamo uno sguardo alle linee sovvenzionate di navigazione dell'antico ordinamento, anteriore al 1910, allorchè i principali servizi erano esercitati dalla *Navigazione Generale Italiana*, troviamo che le linee della Libia e della Tunisia rispondevano, nel modo con cui erano organizzate, alla necessità del traffico. Difatti, oltre alla linea postale *Napoli-Palermo-Tunisi* e alle due linee commerciali *Palermo-Porti ovest della Sicilia-Pantelleria-Tunisi* e *Livorno-Cagliari-Tunisi*, destinate a congiungere l'Italia alla Tunisia, vi era la linea settimanale *Napoli - Siracusa - Tripoli* e l'altra quattordicinale *Siracusa - Tripoli - Bengasi*, che provvedevano alle comunicazioni con la Tripolitania e la Cirenaica. Vi era inoltre una linea settimanale *Tunisi-Tripoli* e un'altra quattordicinale *Bengasi-Derna-Candia.*

In totale vi erano sette linee con una percorrenza annua complessiva di 282.755 miglia per le quali la *N. G. I.* riceveva dallo Stato una sovvenzione di 1.361.586 lire.

I dati statistici che si possiedono su queste linee, relativi agli anni anteriori al 1910, sono riassuntivi e non permettono di ricavare il movimento delle singole linee ;cosa che sarebbe invece importante e utile per conoscere l'entità del traffico con la Tripolitania e la Cirenaica negli ultimi anni precedenti alla nostra occupazione.

Tuttavia, pur nella forma riassuntiva, tali dati hanno almeno il pregio della chiarezza e forniscono delle cifre facilmente comprensibili. A questo proposito è da deplorarsi che, nelle Relazioni ufficiali degli anni posteriori, mentre sono stati introdotti una quantità maggiore di dati, si sia perduto il pregio della chiarezza, e si sia tolta la possibilità di trarne delle cifre conclusive.

Il movimento delle merci e dei passeggeri sulle linee della Libia nei dieci anni dal 1900 al 1910, limitato alla importazione ed esportazione dall'Italia, è dato dalla tabella seguente :

TABELLA XXII.

Movimento merci e passeggeri
sulle Linee della Libia e della Tunisia

	MERCI		PASSEGGERI					
			Entrati			Usciti		
	Importaz. T.	Esportaz. T.	I Classe N.	II Classe N.	III Classe N.	I Classe N.	II Classe N.	III Classe N.
1900-1901	5.486	13.675	1.032	1.026	6.633	810	1.074	10.160
1901-1902	3.594	11.627	1.216	1.158	7.814	1.004	1.172	11.219
1902-1903	2.776	13.839	1.509	1.409	8.875	1.367	1.531	11.800
1903-1904	3.792	15.158	1.707	1.518	9.145	1.427	1.453	10.922
1904-1905	6.409	17.188	1.788	1.751	10.194	1.759	1.912	12.569
1905-1906	7.122	17.067	1.588	1.444	8.874	1.264	1.806	6.834
1906-1907	7.776	16.826	1.658	1.670	8.383	1.554	2.055	9.004
1907-1908	8.392	18.315	1.647	1.699	8.778	1.538	2.142	9.660
1908-1909	5.266	16.940	2.007	2.148	8.727	1.566	2.538	7.099
1909-1910	6.934	17.357	1.808	2.129	8.976	1.655	2.673	7.021

Non essendo possibile separare i dati relativi alle varie linee, ci si può limitare a osservare una prevalenza delle esportazioni sulle importazioni e una tendenza, negli ultimi anni, all'aumento del traffico, sia delle merci che dei passeggeri, salvo per i passeggeri di 3ª classe in uscita, che dai 12.569 del 1904-05, sono discesi, nel 1909-1910, a 7.021, fenomeno questo parallelo probabilmente alla contrazione dell'emigrazione verso la Tunisia. Portando, in particolare, l'esame sul movimento del traffico nell'anno 1909-1910, in cui i piroscafi da e per l'Italia compirono in totale circa 230 viaggi, dividendo le cifre dell'importazione e dell'esportazione per il numero dei viaggi, si ricava un carico medio per ciascun piroscafo di Tonn. 75 all'uscita e di Tonn. 30 all'entrata; di passeggeri 49 all'uscita e di passeggeri 56 all'entrata, ciò che dà un'idea dell'esiguità del traffico merci e della vivacità del traffico passeggeri, che è da ritenersi si svolgesse quasi esclusivamente con la Tunisia.

L'ordinamento provvisorio del 1910 con la *Società Nazionale Servizi Marittimi* apportò alcune modifiche alle linee preesistenti. Venne istituita una comunicazione fra la Libia e Costantinopoli, che prima non esisteva, prolungando la quattordicinale *Siracusa - Tripoli-Bengasi*, e spostandone il porto di partenza da Siracusa a Catania. Si ebbe così la quattordicinale *Catania-Porti della Libia-Costantinopoli*, mentre fu soppressa, in corrispondenza, la linea obbligatoria *Bengasi-Derna-Candia*. La *Catania-Costantinopoli*, istituita un anno prima della nostra occupazione della Libia, ebbe breve durata; in seguito, cessata ogni ragione di comunicazioni dirette fra la Libia e Costantinopoli, non fu nuovamente istituita. Essa rispondeva certamente a uno scopo politico di penetrazione nelle arterie dell'Impero Ottomano, istituendo una concorrenza alla bandiera stessa del governo ottomano.

Le comunicazioni fra la Libia e la Tunisia e l'Italia non subirono invece modifiche e solo furono prolungate le due linee *Livorno-Cagliari-Tunisi* e *Napoli-Siracusa-Tripoli*, spostandone il porto di partenza a Genova.

Finalmente il Banco di Roma che, negli ultimi anni, aveva allargato notevolmente il campo della propria attività nella Libia, istituì, sussidiato dal governo italiano, le due linee costiere *Tripoli-Porti della Libia-Alessandria* e *Tripoli-Tebruk*, destinate, la prima alle comunicazioni della Libia con l'Egitto, la seconda al cabotaggio lungo le coste della Libia.

In totale, con l'ordinamento provvisorio del 1910, si ebbero otto linee di navigazione, corrispondenti a una percorrenza annua di 427.154 miglia. La sovvenzione salì a lire 2.000.000.

In confronto con l'ordinamento precedente, si ebbe un aumento nella percorrenza annua di 166.394 miglia, corrispondente al 65 % dell'antica percorrenza e un aumento nella sovvenzione di lire 638.414, corrispondente al 46 % dell'antica sovvenzione. La sovvenzione, riferita a un miglio di percorrenza annua, rimase quasi invariata, passando da lire 4,83 a lire 4,70.

L'ordinamento del 1910 era stato creato provvisoriamente e doveva durare tre anni; ma, all'atto pratico, durò appena un anno, giacchè la guerra libica, scoppiata nel settembre del 1911, sconvolse tutte le comunicazioni con la Libia e solo quelle con la Tunisia rimasero inalterate.

Nel 1913, allorchè il programma dei servizi sovvenzionati fu riordinato, fu riconosciuta la necessità di migliorare le comunicazioni con la nuova Colonia istituendo nuove linee dirette con la Tripolitania e la Cirenaica. Il gruppo di linee così ricostituito fu incluso nel gruppo di linee denominato del Tirreno inferiore e assegnato alla Società di Navigazione « *Sicilia* ».

Ad eccezione delle due linee *Napoli-Cagliari-Palermo* e *Genova-Sud-Sicilia-Messina*, di cui parleremo in seguito, tale gruppo è costituito unicamente dalle linee di navigazione fra l'Italia e la Libia e la Tunisia.

Esse sono le seguenti:

Napoli-Messina-R. Calabria-Catania-Siracusa-Tripoli	settimanale
Siracusa-Tripoli	bisettimanale
Napoli-Messina-Catania-Siracusa-Bengasi-Derna	settimanale
Siracusa-Bengasi	»
Napoli-Palermo-Trapani-Tripoli	»
Genova-Livorno-Cagliari-Tunisi	»
Napoli-Palermo-Trapani-Tunisi	»

costituenti le linee postali celeri sulle quali avrebbero dovuto essere adibiti piroscafi di 14 miglia di velocità e delle quali solo le ultime due appartenevano al programma precedente, tutte le altre essendo linee di nuova istituzione; nonchè le altre:

Palermo-Porti ovest della Sicilia-Pantelleria-Tunisi-Porti della Tunisia-Tripoli	settimanale
Genova-Porti del Tirreno-Porti della Sicilia (Ionio)-Malta-Tripoli-Porti della Tripolitania-Bengasi-Derna	settimanale
Derna-Tobruk-Alessandria	quattordicinale
Tripoli-Homs-Sliten-Misurata.	settimanale
Tripoli-Zuara-Macabez	»

costituenti le linee commerciali, per piroscafi da 10 miglia, corrispondenti nell'insieme alle linee del programma precedente (comprese le due linee già esercitate dal Banco di Roma), salvo le due *Tripoli-Zuara* e *Tripoli-Misurata* di nuova istituzione.

Si ebbero per tal modo ben 12 linee con una percorrenza annua complessiva di 667.160 miglia e una sovvenzione governativa di 4.615.170 lire.

Venezia che, nell'ordinamento precedente, non aveva linee dirette di comunicazione con la Libia, ora che questa era divenuta una provincia italiana, chiese ed ottenne la sua linea:

Venezia-Ancona-Bari-Brindisi-Tripoli-Bengasi	quattordicinale

che venne assegnata, come appartenente al gruppo Adriatico, alla *Società Italiana di Servizi Marittimi*. La percorrenza annua di questa linea era di 58.422 miglia con una sovvenzione di 337.200 lire.

Le linee della Libia e della Tunisia furono quindi in totale 13 con una percorrenza annua complessiva di 725.582 miglia e una sovvenzione di 4.952.370 lire.

In confronto con il programma del 1910 la percorrenza annua era aumentata di 298.438 miglia, corrispondenti a un aumento percentuale del 70%; la sovvenzione era aumentata di 2.952.370 lire, corrispondenti a un aumento percentuale del 147%.

La sovvenzione, riferita a un miglio di percorrenza annuo, passò da lire 4,70 a lire 6,80, e l'aumento fu dovuto principalmente alle nuove linee postali, sulle quali dovevano essere adibiti, in base alle convenzioni, piroscafi celeri e costosi, che la *Società Sicilia* si impegnava a costruire e a mettere in esercizio entro 3 anni, in numero di 9 di 2.800 Tonn. stazza lorda ciascuno e di 14 miglia di velocità. Tale programma di costruzione era in corso allorchè scoppiò la guerra europea. In realtà solo tre piroscafi erano stati costruiti o si trovavano in costruzione: il *Città di Trieste*, il *Città di Tripoli* e il *Città di Bengasi* di 4.800 e 3.040 Tonn. S. L. rispettivamente, destinati alle linee postali di Tunisi, di Tripoli. A causa della guerra il programma delle costruzioni fu arrestato e fu un grave errore; giacchè i nuovi piroscafi oltre a rendere servizi inestimabili, durante la guerra, sarebbero costati infinitamente meno di quello che costeranno adesso. È vero che i prezzi di costruzione dei nuovi piroscafi subirono immediatamente un aumento appena scoppiata la guerra; ma da parte dell'Amministrazione di Stato non fu considerata l'utilità di spingere innanzi le nuove costruzioni e il programma che, con lievi modifiche contrattuali, avrebbe potuto essere svolto ugualmente, venne pertanto abbandonato.

I piroscafi che hanno navigato e di cui molti, purtroppo, navigano tuttora sulle linee della Libia e della Tunisia, appartengono quasi tutti, ad eccezione di pochi, ai più decrepiti se pure gloriosi veterani della flotta italiana.

Essi sono i seguenti:

TABELLA XXIII.

Piroscafi adibiti sulle linee della Libia e della Tunisia.

	ETÀ anni	PORTATA Tonn.	PASSEGGERI I Classe	II Classe	III Classe
Cariddi	56	900	36	38	34
Cagliari	15	1.200	28	26	44
Città di Trieste . . .	6	1.560	72	93	174
Città di Tripoli . . .	6	1.377	41	62	—
Entella	39	2.900	21	26	22
Etruria	28	2.300	32	36	120
Iosto	56	800	30	28	30
Marco Mighetti. . . .	46	2.160	22	20	52
Menfi	39	2.400	84	70	132
Po	42	2.200	36	38	62
Roma	16	1.250	24	0	42
Solunto.	25	2.100	119	60	258
Tebe . . . . , . .	39	2.400	84	70	102
Tocra	21	1.970	71	32	195
Tolemaide	23	3.500	49	22	64

I dati ufficiali relativi al traffico svoltosi su queste linee, permettono di ricavare qualche dato conclusivo nei cinque anni dal 1910 al 1915 soltanto per la linea di Tunisi, mentre per quelle della Tripolitania e Cirenaica è necessario restringere le indagini al periodo dal 1913

al 1915, durante il quale fu in vigore il nuovo ordinamento. È inoltre da deplorare che spesso, per ragioni inesplicabili, i dati delle statistiche relativi a varie linee si trovino raggruppati, cosicchè risulta impossibile fare l'analisi separata del rendimento delle varie linee.

Con queste premesse ecco i dati delle statistiche ufficiali per le linee in questione nei periodi di tempo considerati:

TABELLA XXIV.

Movimento del traffico dato dalle statistiche ufficiali (Linee della Tunisia).

	MERCI	PASSEGGERI				NOLO			Sovvenz. governativa
	Tonn.	I Classe N.	II Classe N.	III Classe N.	TOTALE N.	MERCI L.	PASSEG. L.	COMPL. L.	L.
Linea Napoli-Palermo-Tunisi.									
1910-1911	5.692	2.239	3.527	11.814	17.580	150.780	326.132	476.912	342.000
1911-1912	6.134	2.317	4.129	13.827	20.273	150.879	301.616	452.492	342.000
1912-1913	7.160	4.241	5.486	14.952	24.679	158.000	403.594	561.594	342.000
1913-1914	9.917	3.280	4.320	12.012	19.612	158.225	370.385	528.610	315.000 (1)
1914-1915	5.278	578	1.523	7.011	9.112	62.194	106.512	168.706	315.000 (1)
Linea Palermo-Pantelleria-Tunisi (dal 1910 al 1913). Linea Palermo-Pantelleria-Tunisi-Tripoli (dal 1913 al 1915).									
1910-1911	5.347	191	898	5.549	6.638	101.482	47.991	149.473	95.000
1911-1912	5.954	196	877	5.945	7.018	112.657	50.117	162.774	95.000
1912-1913	4.005	227	1.275	6.403	7.905	90.876	49.807	140.683	95.000
1913-1914	5.795	130	1.029	4.850	6.017	98.254	55.871	154.125	305.000
1914-1915	23.408	291	1.876	11.632	13.799	358.962	134.693	493.655	305.000
Linea Genova-Livorno-Cagliari-Tunisi.									
1910-1911 (2)	—	—	—	—		—	—	—	—
1911-1912 (2)	—	—	—	—		—	—	—	—
1912-1913 (2)	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1913-1914	44.616	709	1.694	11.267	13.670	718.827	227.074	945.901	474.000 (1)
1914-1915	29.468	356	713	6.023	7.092	396.021	103.125	499.146	474.000 (1)

Sulla linea *Napoli-Tunisi* il nolo passeggeri è stato più del doppio del nolo merci, ciò che conferma la maggiore importanza del traffico passeggeri in confronto del traffico merci. Nel 1914-1915 la linea subì delle lunghe interruzioni di cui nella relazione ufficiale non è detto il motivo, ma che si suppongono dipendenti dallo stato di guerra, e ciò spiega il movimento minore di quell'anno. Tale minore movimento sembrerebbe in contrasto con la nostra neutralità che, in quell'anno, favoriva indubbiamente lo svolgimento dei traffici sotto la nostra bandiera; sulla linea *Palermo-Pantelleria-Tunisi-Tripoli* tale fenomeno non potrebbe essere più manifesto: nel 1914-1915 le entrate sono triplicate in confronto degli anni precedenti. Invece sulla linea *Genova-Livorno-Cagliari-Tunisi* si manifestò nel 1914-1915 una contrazione nel movimento, la quale appare inesplicabile, giacchè su questa linea non vi furono come sulla *Napoli-Tunisi*, delle interruzioni nel servizio e che non basta

(1) Cifra ricavata in base alla percorrenza annua della linea, dalla sovvenzione di L. 3.295.000, accordata globalmente, per l'esercizio delle sette linee postali dell'ordinamento 1913.

(2) I dati relativi agli anni 1910-1911, 1911-1912 e 1912-1913 per questa linea, non sono riportati perchè essendo confusi con quelli relativi alle altre linee Tunisi-Tripoli e Genova-Tripoli non offrono possibilità di un serio esame.

a giustificare il fatto che nel 1913-1914 tale linea era stata prolungata fino a Tripoli, mentre nell'anno successivo essa fu limitata a Susa.

Delle tre linee della Tunisia, la meno redditizia, in confronto della sovvenzione, appare la *Palermo-Pantelleria-Tunisi-Tripoli*, per la quale, astraendo dal 1914-1915, anno eccezionale, è da ritenere che la periodicità più conveniente potesse essere la quattordicinale anzichè la settimanale.

Per queste linee i carichi medii *massimi* da noi calcolati danno i seguenti valori:

TABELLA XXV.

Movimento del traffico calcolato in base alle statistiche ufficiali
(Carichi medii massimi - Linee della Tunisia).

	MERCI			PASSEGGERI					
				I Classe		II Classe		III Classe	
	uscita T.	entrata T.	media T.	uscita N.	entrata N.	uscita N.	entrata N.	uscita N.	entrata N.
Linea Napoli-Palermo-Tunisi.									
1912-1913	73	23.2	43	22.6	28	31.5	32	83	93
1913-1914	132	31.5	82	19.4	24.5	28.6	26.3	65	70.5
1914-1915	120	43.5	82	6.3	7.9	18	18.6	66,5	95
Linea Palermo-Pantelleria-Tunisi-Tripoli.									
1912-1913 (1)	—	—	—	1.2	1.3	6.9	6	34.5	39
1913-1914 (1)	—	—	—	0.5	0.5	3.6	2.2	26.5	16,4
1914-1915	127	52.2	112	1.8	1.8	11,3	10.4	58.5	74
Linea Genova-Livorno-Cagliari-Tunisi (2).									
1913-1914 (1)	—	—	—	2.9	2.7	89.	9.2	57	57
1914-1915	2840	650	1.745	2	1.6	3.8	3.3	20	26,7

La tabella conferma la relativa importanza del traffico passeggeri sulla linea *Napoli-Tunisi* in confronto con il traffico merci meschinissimo.

Meschinissimo è anche il traffico merci sulla linea *Palermo-Pantelleria-Tunisi*, tanto più degno di nota, in quanto le statistiche si riferiscono all'anno 1914-1915, nel quale, come abbiamo visto, si verificò un movimento eccezionale. In questa linea si osserva invece un certo movimento di passeggeri di III classe.

Finalmente sulla Linea *Genova-Tunisi*, il traffico passeggeri, insignificante, sembra compensato dal traffico merci, abbastanza vivo, sebbene non si possa emettere un giudizio definitivo in base a statistiche che si riferiscono a un solo anno.

Per quanto riguarda la Tripolitania e la Cirenaica, ecco i dati delle statistiche ufficiali, limitati, per le ragioni note, al biennio 1913-1914 e 1914-1915.

---

(1) Calcolo non effettuabile per la cifra rilevante dei trasbordi.

(2) I dati relativi all'anno 1912-1913 per questa linea sono compresi con quelli per le altre linee *Tunisi-Tripoli* e *Genova-Tripoli* e il calcolo del carico medio massimo si rende quindi ineseguibile.

Tabella XXVI.

Movimento del traffico dato dalle statistiche ufficiali (Linee della Tripolitania e Cirenaica).

	MERCI	PASSEGGERI				NOLO			Sovvenz. governativa
	Tonn.	I Classe N.	II Classe N.	III Classe N.	TOTALE L.	MERCI L.	PASSEG. L.	COMPL. L.	L.
Linea Napoli-Messina-R. Calabria Siracusa-Bengasi-Derna.									
1913-1914	9.166	1.323	1.727	12.808	15.858	130.668	232.449	363.117	465.000
1914-1915 (1)	1.609	275	368	2.631	3.274	20.320	48.129	68.449	465.000
Linea Siracusa-Tripoli.									
1913-1914	1.759	3.558	4.005	18.570	26.133	18.279	475.160	493.439	535.000
1914-1915	2.502	2.561	3.136	13.568	19.265	49.784	366.858	416.642	535.000
Linea Napoli-Messina-Catania-Siracusa-Bengasi-Derna.									
1913-1914	13.759	2.687	2.511	23.476	28.674	203.719	493.236	696.955	710.000
1914-1915	24.647	1.982	2.747	14.792	19.521	352.132	332.180	684.312	710.000
Linea Siracusa-Bengasi.									
1913-1914	1.382	1.679	1.220	7.013	9.912	19.544	212.965	232.509	335.000
1914-1915	2.606	784	930	2.770	4.484	31.466	115.343	146.809	335.000
Linea Napoli-Palermo-Trapani-Tripoli.									
1913-1914	8.187	781	1.495	4.510	6.786	119.712	107.601	227.313	471.000
1914-1915 (3)	952	160	321	767	1.248	14.738	16.971	31.709	471.000
Linea Genova-Tripoli-Bengasi-Derna.									
1913-1914	78.563	3.445	4,777	32.924	41.146	1.338.261	495.841	1.834.102	785.000
1914-1915	94.486	2.334	4.637	31.365	38.336	1.609.920	410,802	2.020.722	785.000
Linea Derna-Tobruk-Alessandria.									
1913-1914	8.921	410	681	4.160	5.251	209,495	120.806	330.301	115.000
1914-1915 (2)	857	69	152	733	954	19.536	20.470	40.006	115.000
Linea Tripoli-Misurata.									
1913-1914	3.186	517	993	5.273	7.783	43.675	59.054	102.729	77.000
1914-1915	4.526	529	1.035	6.459	8.023	48.064	49.835	97.899	77.000

(1) Nel 1914-1915 sulla linea furono effettuati solamente 10 viaggi.
(2) Nel 1914-1915 sulla linea furono effettuati solamente 3 viaggi.
(3) Nel 1914-1915 sulla linea furono effettuati solamente 6 viaggi.

Linea Tripoli-Zuara.

1913-1914	877	269	660	3.149	4.078	9.154	24 601	33.755	38.170
1914-1915	1.470	202	513	3.281	3.996	17.120	19.597	36.717	38.170

Linea Venezia-Ancona-Bari-Brindisi-Tripoli-Bengasi
(Soc. Italiana Servizi Marittimi).

1913-1914	11.492	78	195	545	818	212.046	19.950	231.996	337.200
1914-1915	13.123	61	117	376	554	213.933	11.595	225.528	337.200

I carichi medii *massimi* calcolati per le linee in questione e per il biennio 1913-1914, 1914-1915 danno i valori seguenti:

TABELLA XXVII.

Movimento del traffico calcolato in base alle statistiche ufficiali.
Carichi medii massimi.
(Linee della Tripolitania e della Cerenaica).

	MERCI			PASSEGGERI					
				I Classe		II Classe		III Classe	
	uscita T.	entrata T.	media T.	uscita N.	entrata N.	uscita T.	entrata N.	uscita N.	entrata N.
Linea Napoli-Messina-R. Calabria-Catania-Siracusa-Tripoli.									
1913-1914	127	15	71	6,3	8,1	9,1	10,6	66	94
1914-1915	125	84	110	6,8	11	11	12,4	73	74
Linea Siracusa-Tripoli.									
1913-1914 (1)	16,5	0,2	8,3	17,2	16,8	18,6	19,5	95	86
1914-1915 (1)	17,8	6,2	12	11,7	12,9	13,7	16,4	71	59
Linea Napoli-Messina-Catania-Siracusa-Bengasi-Derna.									
1913-1914	110	35	72,5	8,2	12,9	10,1	12,3	115	148
1914-1915 (2)	189	75	132	5	6,3	8,2	9,3	68	76
Linea Siracusa-Bengasi.									
1913-1914 (1)	23,5	2,8	13,1	20,2	12	12,2	11,1	58,5	76
1914-1915 (1)	28	22,5	25,2	8.6	6,5	8,1	9,8	31,7	21,7
Linea Napoli-Palermo-Trapani-Tripoli.									
1913-1914	71	19,3	45,1	6,6	4,6	9,7	8,3	34,2	27,8
1914-1915 (4)	115	7	61	6	10,3	11,6	17,3	30	34.7
Linea Genova-Tripoli-Bengasi-Derna.									
1913-1914	555	247	401	12,6	14.5	18	25,2	165	193
1914-1915 (3)	610	245	427	7,5	9,4	15	20,6	133	148

(1) I dati relativi a questa linea che ha due soli scali, rappresentano i carichi medii effettivi.
(2) Nel 1914-1915 la linea venne prolungata, da un lato fino a Genova, dall'altro fino a Tobruk.
(3) Nel 1914-1915 la linea venne prolungata fino a Tobruk.
(4) Nel 1914-1915 furono compiuti sulla linea solamente sei viaggi.

Linea Tripoli-Misurata.

1913-1914	27,9	18,3	23,1	2,7	4	5	7,4	36,3	57,3
1914-1915	33,7	25,8	29,7	2,7	4,5	5,4	7,7	40	52,5

Linea Tripoli-Zuara.

1913-1914 (1)	15,3	2,9	9,1	2,1	3,5	7,3	6,5	24	41,8
1914-1915 (1)	22,3	6,5	14,4	2	2	6,2	3,9	20,5	43,7

Linea Venezia-Tripoli-Bengasi.

1913-1914	317	81,2	199,1	1,1	0,7	3,3	1,4	5,7	3,6
1914-1915	350	.3,5	181,7	1,1	1,1	1,6	1,9	5,2	4,6

Le tabelle XXVI e XXVII ci permettono di fare le osservazioni seguenti;

Fra le linee postali la meno passiva, paragonando il nolo incassato alla sovvenzione governativa, risulta la *Napoli-Messina-Catania-Siracusa-Bengasi-Derna*, prolungata nel 1914 - 1915, da un lato fino a Genova, dall'altro fino a Tobruk. La più passiva risulta invece la *Napoli-Palermo-Trapani-Tripoli*. In tutte le linee poi il nolo incassato è risultato inferiore alla sovvenzione governativa.

Fra le linee commerciali la più redditizia risulta la linea *Genova - Tripoli - Bengasi - Derna*, prolugata nel 1914 - 1915 fino a Tobruk, nella quale l'incasso risulta del 50% inferiore alla sovvenzione governativa.

Circa la distribuzione del movimento merci e del movimento passeggeri fra le varie linee, la tabella XXVII ci mostra che, sulle linee postali, il movimento merci è stato dappertutto insignificante e quasi esclusivamente diretto, come era da attendersi, dall'Italia verso la Libia; il movimento passeggeri, in media uguale nei due sensi, è stato massimo sulla *Siracusa - Tripoli*, sulla quale il movimento merci è stato il minimo.

La Tabella XXVI, con le cifre dei noli incassati, conferma questa osservazione.

Quanto alle linee commerciali, il movimento merci appare degno di nota soltanto sulla linea *Genova-Tripoli-Bengasi-Derna*, che presenta anche il massimo movimento passeggeri.

La *Venezia-Tripoli-Bengasi* presenta un movimento passeggeri quasi nullo, il che fa sorgere spontanea la domanda, se non sarebbe stato più opportuno impiegare su questa linea piroscafi da carico anzichè piroscafi misti.

Molte altre considerazioni si possono fare su queste linee. Le omettiamo per brevità e perchè esse scaturiscono spontanee dall'esame delle tabelle.

Oggi, sebbene le sovvenzioni del 1913 siano tuttora in vigore, i servizi non corrispondono a quelli di una volta sia per deficienza di piroscafi sia per criteri di economia. È certo che le linee della Libia sono fra le più passive di tutte le linee sovvenzionate, tanto che nei due anni precedenti la guerra la Società *Sicilia* riuscì a dimostrare che l'esercizio si era svolto in perdita, nonostante la sovvenzione governativa. Viceversa, se esistono linee di navigazione alle quali sia connesso un interesse politico di primo ordine, tali sono appunto le linee della Libia.

Le linee esercitate oggi con la gestione provvisoria a carico dello Stato, sono le seguenti:

Napoli-Siracusa-Tripoli	Quattordicinale
Siracusa-Tripoli	Settimanale
Napoli-Siracusa-Bengasi	Ogni quattro settimane
Napoli-Bengasi-Derna	» » »
Siracusa-Bengasi	Settimanale
Tripoli-Misurata	Ogni quattro settimane
Genova-Libia-Alessandria	Quattordicinale
Tripoli-Sfax	»
Genova-Cagliari-Tunisi	Settimanale
Palermo-Trapani-Tunisi	»
Napoli-Cagliari-Palermo-Pantelleria-Tunisi	Quattordicinale

(1) I dati relativi a questa linea, che ha due soli scali, rappresentano i carichi medii effettivi.

Si tratta in totale di 11 linee, corrispondenti a una percorrenza annua complessiva di 346.606 miglia, mentre la percorrenza del programma del 1913 era di 725.582 miglia.

Nella compilazione del nuovo programma sarà bene non lasciarsi prendere nuovamente dagli entusiasmi e, assegnando alla Libia il minimo di comunicazioni indispensabili per ragioni politiche, tener presente che tali comunicazioni rappresentano un passivo notevole nel bilancio dello Stato.

Nulla vieta che in seguito tali comunicazioni possano venir aumentate e migliorate, parallelamente allo sviluppo commerciale e industriale della colonia.

LINEE GENOVA-PALERMO-SUD SICILIA (Soc. Sicilia).

La linea *Genova - Palermo - Sud Sicilia*, rappresenta l'unico mezzo di comunicazione diretto fra il Nord Italia e la Sicilia-Essa esisteva fin dai tempi del vecchio ordinamento, allorchè le linee sovvenzionate erano esercitate dalla *Navigazione Generale Italiana;* passò quindi alla *Società Nazionale Servizi Marittimi*, nel periodo dal 1910 al 1913; nel 1913 fu assunta dalla « *Sicilia* » insieme con le altre linee del gruppo Tirreno Inferiore. Oggi essa è fra le linee ancora in attività ed è gestita, come le altre, provvisoriamente a spese dello Stato.

La sua periodicità è stata sempre settimanale; ebbe durante e dopo la guerra dei periodi di sospensione; ultimamente è stata riattivata, ma con periodicità quattordicinale.

La sovvenzione annua che ai tempi della *N.G.I.*, era di 280.000 lire, nel 1910 passò a 308.000 lire, nel 1913 a 415.000 lire. Tali aumenti furono dovuti, fra le altre cause, ai successivi prolungamenti della linea, il cui capolinea passò nel 1910 da Siracusa a Catania e in seguito, nel 1913 a Messina. Tali prolungamenti non sembra fossero strettamente indispensabili, giacchè i porti ionici della Sicilia si trovano su altre più importanti linee di navigazione, che li congiungono direttamente con le altre regioni dell'Italia peninsulare e con il Nord. Oggi, nella gestione provvisoria, la linea è stata ripristinata facendola terminare a Licata e un prolungamento eventuale è previsto non in direzione di Siracusa e Catania, ma della Tunisia.

Su queste linee sono state impiegati dalla « *Sicilia* » alcuni fra i più venerabili veterani della sua flotta, che abbiamo già conosciuto sulle linee della Libia, piroscafi della portata media di 1000 a 2000 tonnellate e con accomodamenti per una cinquantina di passeggeri di classe.

Quanto al movimento del traffico sulla linea i dati delle statistiche ufficiali per il periodo dal 1910 al 1915 sono i seguenti:

TABELLA XVIII.

Movimento del traffico dato dalle statistiche ufficiali.
(Linea Genova-Palermo-Sud-Sicilia)

	MERCI T.	PASSEGGERI				NOLO			Sovvenzione governativa L.
		I cl. N.	II cl. N.	III cl. N.	Totale N.	Merci L.	Passeggeri L.	Complessivo L.	
1910-1911	47.880	536	1.584	7.449	9.569	802.661	117.081	969.742	308.000
1911-1912	62.909	448	1.173	7.327	8.948	983.312	94.992	1.078.304	308.000
1912-1913	62.490	662	1.656	8.911	11.229	1.043.911	102.642	1.146.553	308.000
1913-1914	50.770	308	1.208	7.491	9.007	766.665	86.237	852.902	415.000
1914-1915	62.853	267	1.042	8.264	9.573	964.702	81.333	1.046.035	415.000

I carichi medii massimi da noi calcolati danno i seguenti valori

TABELLA XXIX.

Movimento del traffico calcolato in base alle statistiche ufficiali.
Carichi medii massimi
(Linea Genova-Palermo-Sud Sicilia).

	MERCI			PASSEGGERI					
				I Classe		II Classe		III Classe	
	uscita T.	entrata T.	media T.	uscita N.	entrata N.	uscita N.	entrata N.	uscita N.	entrata N.
1912-1913	437	271	354	2,4	3,3	4,8	6	28,6	39,5
1913-1914	317	360	333	1,2	1,5	4,4	5,1	27	37,4
1914-1915	342	404	373	1,1	1,3	4,1	4,1	27,8	41,8

Le due tabelle mostrano chiaramente il carattere commerciale della linea, la quale, a somiglianza delle linee con la Sardegna, esercite dalla *Marittima Italiana*, presenta un movimento di passeggeri insignificante, tale da far pensare alla convenienza di sopprimere il servizio passeggeri e di adibire su questa linea, d'ora innanzi, dei piroscafi da carico, con al massimo poche cabine di classe, da impiegarsi nel caso che i piroscafi dovessero servire per il trasporto di truppe. Certamente una notevole economia si realizzerebbe con questa soluzione, senza recare alcun danno alle comunicazioni con la Sicilia, per la quale il movimento passeggeri si svolge esclusivamente attraverso la linea quotidiana *Napoli - Palermo* e la ferrovia.

Il movimento merci su questa linea è stato alquanto più intenso che sulle linee della Sardegna e, circostanza notevole, si presenta uguale nei due sensi, mentre sulle linee della Sardegna il traffico d'importazione dall'Italia ha superato largamente, negli anni considerati, quello di esportazione. Nel complesso la linea appare più redditizia di altre linee gestite dalla medesima Società, come risulta dalle cifre del nolo incassato in confronto con la sovvenzione; e forse, eliminando il servizio passeggeri, la linea potrebbe vivere senza aiuto da parte dello Stato.

Anche su questa linea si osserva un numero eccessivo di scali toccati nel giro intorno alla Sicilia, non per esigenze di natura commerciale, ma forse unicamente per esigenze politiche e campanilistiche. Nel 1914-1915, nel tratto da Palermo a Messina, la linea non ha toccato meno di 19 scali, dei quali neppure la metà meritano il nome di porti.

Ad eccezione di Trapani, Marsala e Catania, nessuno di questi scali ha superato le 5.000 Tonnellate di movimento annuo: circa la metà sono rimasti al di sotto delle 1000 tonnellate; alcuni hanno avuto un movimento assolutamente insignificante, come Porto Palo che in tutto l'anno ha imbarcato e sbarcato 3 tonnellate di merci e 11 passeggeri.

Valgono per questa linea le considerazioni già fatte a proposito delle linee della Sardegna: riteniamo che il risorgimento delle comunicazioni e delle condizioni generali dell'isola non dipenda da una o più linee di navigazioni antieconomiche e costose con le quali si ottenga lo scopo di mandare a spasso per il mare equipaggi numerosi e ben pagati e di far fischiare un vapore semivuoto davanti a tutti gli approdi dell'isola una o più volte la settimana, bensì da una cooperazione ben organizzata dei servizi ferroviari, automobilistici e marittimi, con la quale soltanto sarà possibile all'isola di conseguire il soddisfacimento delle sue legittime esigenze, e allo Stato di risparmiare molti denari oggi sperperati inutilmente.

LINEA NAPOLI-CAGLIARI-PALERMO.

La linea *Napoli-Cagliari-Palermo* appartiene anch'essa alle più antiche fra le linee sovvenzionate. Nel tratto *Cagliari-Palermo* essa rappresenta l'unica comunicazione diretta fra la Sicilia e Sardegna; nel tratto *Napoli-Cagliari* rappresenta un mezzo di comunicazione suppletivo per il Mezzogiorno d'Italia e la Sardegna, che però viene impiegato raramente dai passeggeri, i quali preferiscono la linea *Civitavecchia - Terranova* più celere e più breve, (anche se richiede il percorso di varie centinaia di chilometri per ferrovia), alla lunga traversata Cagliari-Napoli, sugli incomodi piroscafi della «*Sicilia*».

Nel 1910 la linea era divisa nelle due linee settimanali *Cagliari - Trapani - Palermo* e *Cagliari - Napoli*, esercitate dalla *N.G.I.* con una sovvenzione annua di lire 112.985 e 130.000 rispettivamente. Dopo il passaggio dei servizi sovvenzionati alla *Società Nazionale dei Servizi Marittimi* nel 1910, la sovvenzione per la prima linea aumentò a lire 124.000 e per la seconda diminuì a lire 83.000. Nel 1913 le due linee furono assunte dalla «*Sicilia*», insieme con il gruppo delle linee *Tirreno Inferiore* e con la sovvenzione annua di lire 280.000 complessivamente. Attualmente il servizio è stato modificato e alle due linee è stata sostituita l'unica *Napoli-Cagliari-Palermo-Pantelleria-Tunisi*, quattordicinale, nella quale, per mancanza di piroscafi e per economia, si è cercato di incorporare anche una parte dei servizi della Tunisia.

Le statistiche ufficiali forniscono i dati seguenti per il traffico sulle due linee in questione, nel periodo dal 1910 al 1915:

TABELLA XXX.

Movimento del traffico dato dalle statistiche ufficiali.
(Linee Napoli-Cagliari e Palermo-Cagliari).

	MERCI	PASSEGGERI				NOLO			Sovvenzione governativa
	T.	I Clas. N.	II Clas. N.	III Clas. N.	Totale N.	Merci L.	Passeggeri L.	complessivo L.	L.
Linea Napoli-Cagliari.									
1910-1911	8.427	207	425	3.[illegible]97	4.529	149.958	59.373	209 331	83.000 (1)
1911-1912	8.806	173	403	3.144	3.720	162,786	52.050	214.836	83.000 (1)
1912-1913	8.519	170	420	3.296	3.886	145.420	49.604	194.[illegible]24	83.000 (1)
1913-1914	9.273	129	352	4.166	4.647	121.156	49.111	170.267	150.000 (2)
1914-1915 (3)	10.928	184	707	7.815	8.706	145.086	85.251	230.337	150.000 (2)
Linea Palermo-Cagliari.									
1910-1911	6.442	378	898	5.121	6.397	140.883	23.232	214.115	124.000
1911-1912	5.993	314	947	6.919	7.680	141.418	83.711	225.129	124.000
1912-1913	6.956	367	958	5.474	6.799	138.157	66.543	204.700	124.000
1913-1914	4.573	26[illegible]	973	4.665	5.902	69.070	60.084	129.154	130.000 (2)
1914-1915	5.504	132	760	6.848	7.740	101.127	61.427	162.554	130.000 (2)

(1) — La sovvenzione governativa che era di Lit. 218.000 complessivamente per le due linee *Genova-Cagliari* e *Napoli-Cagliari*, è stata divisa fra le due linee in parti proporzionali alle lunghezze delle percorrenze rispettive.

(2) La sovvenzione governativa di Lit. 280.000 complessivamente per le due linee *Napoli-Cagliari* e *Palermo-Cagliari* è stata divisa fra le due linee in parti proporzionali alle lunghezze delle percorrenze, rispettive.

(3) Sul finire dell'esercizio 1914-1915 la linea fu prolungata fino a Palermo e Tunisi, in sostituzione della linea *Genova-Cagliari-Tunisi* sospesa nella stessa epoca.

I carichi medii massimi da noi calcolati per le due linee in questione nel periodo dal 1912 al 1915 sono i seguenti:

TABELLA XXXI.

Movimento del traffico calcolato in base alle statistiche ufficiali.
Carichi medii massimi.

	MERCI			PASSEGGERI					
				I Classe		II Classe		III Classe	
	uscita T.	entrata T.	media T.	uscita N.	entrata N.	uscita N.	entrata N.	uscita N.	entrata N.
Linea Napoli-Cagliari.									
1912-1913	124	58	91	1,8	1,6	4,2	3,7	33	20
1913-1914	102	71	86,5	1,1	1,2	3,8	6,1	24,3	42,1
1914-1915 (1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Linea Palermo-Cagliari.									
1912-1913	37,7	100	69	2,7	2,9	7,4	6,9	46,3	37,2
1913-1914	26,5	61,8	44,1	2,3	2,1	8,6	7	42,1	35,5
1914-1915	53,8	63,4	56,6	1	1,4	6,3	7,3	52	79

Le tabelle mostrano che sulle due linee il movimento del traffico, tanto dei passeggeri che delle merci, è stato molto limitato. Il movimento dei passeggeri è stato maggiore sulla *Palermo - Napoli,* quello delle merci maggiore sulla *Napoli - Cagliari*; caratteristico il fatto che, mentre sulla linea *Napoli - Cagliari* le esportazioni dalla Sardegna sono rimaste inferiori alle importazioni; sulla linea *Palermo - Cagliari* si è verificato il fenomeno opposto. Altro particolare degno di rilievo è l'obbligo fatto al concessionario della linea *Napoli-Cagliari,* nelle convenzioni del 1913, di fare scalo a Gaeta, dopo la costruzione della direttissima Roma - Napoli, il che fa supporre che si intendesse offrire con questa linea un secondo mezzo di comunicazione ai passeggeri fra Roma e Cagliari.

Ora, nessuno mette in dubbio che l'attraversamento in ferrovia della Sardegna, a cui oggi i viaggiatori per Cagliari sono obbligati, prendendo il postale di Civitavecchia, sia, specialmente per le condizioni delle ferrovie sarde, estramente faticoso ed estenuante; ma non è logicamente ammissibile che, per risparmiare 8 ore di ferrovia, si preferisca affrontare una traversata di 270 miglia, anzichè di 124, su di un piroscafo vecchio e malandato come il «*Cariddi*» che ha 56 anni di età e percorre a mala pena 10 miglia all'ora: in pratica una traversata di 28 ore. È bensì vero che la comunicazione diretta quotidiana per mare fra Cagliari e il continente rappresenta un'antica aspirazione dei Cagliaritani, a cui essi non hanno ancora rinunciato; ma perchè tale soluzione sia accettabile occorrono piroscafi di almeno 14 miglia di velocità, tali che possano superare la distanza fra il continente e Cagliari in non più di 20 ore. In tal modo la durata del viaggio sarebbe presso a poco la medesima di quella attuale, e vi sarebbe il vantaggio, con mare calmo, di effettuare un viaggio più comodo con un trasbordo in meno. Questa soluzione non è però oggi attuabile praticamente, giacchè importerebbe il raddoppiamento del servizio giornaliero con la Sarde-

(1) Impossibilità di eseguire il calcolo del carico medio *massimo* a causa della modifica subita dall'itinerario della linea nel maggio 1915. V. Nota 3 della tabella precedente.

gna, non è possibile sopprimere la *Civitavecchia - Terranova* tagliando fuori dalle comunicazioni la provincia di Sassari), e costerebbe allo Stato vari milioni, non giustificati dallo scarso movimento per Cagliari. La nostra opinione è che la *Cagliari-Napoli*, la quale, nelle condizioni attuali non è adatta al trasporto di passeggeri, sia resa commerciale, adibendovi piroscafi da carico, e siano lasciati dei piroscafi misti sulla linea *Palermo-Cagliari*, sulla quale il trasporto dei passeggeri è più necessario.

CONCLUSIONE

Come abbiamo dichiarato in principio, il nostro studio non ha avuto la pretesa di trattare per disteso tutto il problema delle linee di navigazione sovvenzionate, per il quale i limiti di questa trattazione sarebbero stati troppo angusti. Ci siamo limitati a esporre delle statistiche e a commentarle, senza escludere di essere incorsi qua e là in inesattezze, difficilmente evitabili, dato il tempo ristretto che abbiamo potuto dedicare al lavoro, in contrasto con la mole e la quantità dei calcoli, che abbiamo dovuto effettuare. Chiediamo venia pertanto per le deficienze che saranno rilevate e rendiamo grazie in anticipo a quanti vorranno cortesemente darcene comunicazione.

Nell'esame delle linee di navigazione sovvenzionate, ci siamo limitati alle più importanti e abbiamo escluso per brevità, oltre alle linee di cui lo Stato oggi più non si interessa, quali la *Genova-Centro America* e la *Venezia-Calcutta*, anche, perchè meno interessanti per le conclusioni, le linee di navigazione con le isole minori e i servizi dell'Adriatico. In particolare questi ultimi hanno subito dalla guerra un rivolgimento così radicale che l'esame delle statistiche del movimento del traffico prima della guerra, anche se, storicamente, interessante, non avrebbe portato alcun contributo alla soluzione del problema attuale.

Lacune esistono peraltro anche sulle linee più importanti, delle quali non abbiamo considerato affatto, per esempio, quelle esercitate, prima della guerra, dal *Lloyd Triestino* e dalle altre Società di navigazione austriache sovvenzionate, che oggi, sebbene ridotte di numero, vengono esercitate a spese dello Stato, come le altre linee, con un contratto di requisizione speciale. Tali linee comprendono, oltre alle linee del *Levante mediterraneo* e del *Mar Nero*, altre linee per il *Mediterraneo Occidentale*, per le *Indie* e per l'*Estremo Oriente*. È certo che lo studio del movimento del traffico su queste linee, negli ultimi anni precedenti la guerra sarebbe estremamente interessante e fornirebbe, oltre che dati utili per la soluzione del problema attuale, altri dati sul traffico di Trieste prima della guerra e sull'entità dell'aiuto che le linee di navigazione ricevevano dal governo austriaco. È augurabile pertanto che un tale studio possa essere compiuto e reso pubblico quanto prima sui documenti del Governo Marittimo di Trieste, degli archivii di Vienna e delle compagnie di navigazione. Il problema delle linee di navigazione sovvenzionate è oggi, per le sue ripercussioni commerciali e politiche e specialmente per il peso finanziario, che esso impone ai contribuenti, uno dei più preoccupanti di questo tormentoso dopo guerra. Si consideri che, mentre prima della guerra, i soli servizi dello Stato Italiano, con una percorrenza annua di circa miglia 4.000.000, costavano allo Stato circa Lire 25.000.000, cioè lire 6,25 per miglio di percorrenza annua (i servizi austriaci costavano forse altrettanto con una percorrenza annua di poco inferiore), nel 1921 i servizi delle antiche provincie, sebbene ridotti, per mancanza di piroscafi e per necessità di economie, a poco più della metà e cioè a miglia 2.265.000, sono costati allo Stato lire 150.000.000 (lire 66 per miglio di percorrenza annua), mentre quelli ereditati dall'Austria, con una percorrenza annua di miglia 1.900.000, sono costati lire 96.000.000 (lire 50 per miglio di percorrenza annua) (1). Si consideri inoltre che una

(1) Prima della guerra il costo delle linee sovvenzionate era rappresentato dalla sovvenzione fissa che lo Stato pagava alle società. Oggi il costo è dato dalla differenza fra le entrate e le uscite, quindi varia non soltanto in ragione della spesa ma anche in ragione del traffico assorbito dalle varie linee. Pertanto, se è possibile

parte degli antichi servizi sovvenzionati (isole Partenopee, Pontine, Lipari, Pelagie, sono esercitati per conto delle Ferrovie dello Stato, di guisa che la loro spesa non entra nel conto precedente.

È necessario quindi che il problema delle linee sovvenzionate trovi quanto prima la sua soluzione; buona o cattiva che essa sia, sarà sempre preferibile alla soluzione attuale e al danno che ne deriva alle finanze dei contribuenti.

APPENDICE

Determinazione del carico medio massimo

Come è detto a pag. 1 e 2 di questo studio, le statistiche ufficiali contenute nelle Relazioni sui Servizi Marittimi Sovvenzionati, pubblicate fino al 1915, non permettono di calcolare le *tonnellate - miglia*, o il *carico medio*, trasportato sulle varie linee, giacchè, mentre le statistiche degli anni fino al 1912 danno delle cifre complessive del traffico di merci e passeggeri ricavate sommando tutte le operazioni di imbarco e sbarco effettuate nei porti toccati dalle varie linee (ciò che non consente di ricavare alcun elemento positivo), le statistiche degli ultimi tre anni nei quali sono state pubblicate le Relazioni ufficiali,(1912 1913, 1913 - 1914, 1914 - 1915) pur contenendo questi dati separatamente per ciascuna linea e per ciascun porto, non offrono neppure esse il modo di giungere alla determinazione del carico medio *effettivo*, potendo ricavarsi da esse una infinità di carichi medii, a ciascuno dei quali corrisponde una possibile e diversa condizione di traffico. È invece possibile determinare, fra questi carichi medii, il *massimo*, quello cioè che fra le infinite possibilità di traffico, compatibili con i dati delle statistiche, corrisponde alla più intensa e quindi alla più redditizia.

Esempio:

SOCIETÀ DI NAVIGAZIONE « MARITTIMA ITALIANA »
Esercizio 1914-1915

Movimento del traffico negli scali della linea Genova-Bombay (1).

SCALI DELLA LINEA	MERCI	
	Tonn. Imbarchi	Tonn. Sbarchi
1 Genova	4.467	12.984
2 Livorno	599	1.578
3 Napoli	2.991	5.268
4 Messina	109	45
5 Catania	15	46
6 Porto Said	484	419
7 Suez	1.140	301
8 Massaua	662	205
9 Aden	251	483
10 Kurrachee	—	54
11 Bombay	19.670	8.212
TOTALI	30.388	29.595

conoscere esattamente la spesa degli anni precedenti, non è possibile prevedere con altrettanto esattezza la spesa per l'anno venturo. Le previsioni dell'amministrazione fanno ascendere la spesa presunta per il 1922-23 a L. 200.000.000, di cui L. 140.000.000 per le antiche linee italiane e L. 60.000.000 per le antiche linee austriache. Riteniamo che tale ripartizione sia troppo pessimista nei riguardi delle linee italiane e troppo ottimista nei riguardi delle linee ex austriache, e che la cifra di 200.000.000 non sarà a ogni modo raggiunta.

(1) V. pag. 88 della « Relazione Ufficiale sui servizi sovvenzionati ». Esercizio 1914-1915.

La differenza fra il totale delle merci imbarcate e quelle delle merci sbarcate è dovuta ai *trasbordi* , di cui le statistiche ufficiali, compilate in base ai rapporti delle agenzie, non tengono conto.

Le differenze in genere sono piccole e si potrebbero anche trascurare nel calcolo del *carico medio massimo*, ma si è preferito, per maggiore esattezza, di eliminarle, apportando una piccola correzione alle cifre relative agli scali estremi della linea, ciò che è giustificato, giacchè ha per effetto di aumentare ulteriormente il *carico medio massimo* calcolato.

Nel caso attuale, poichè la differenza fra il totale delle merci imbarcate e il totale di quelle sbarcate è di: 30.388 — 29.595 = Tonn. 793, sono state modificate le cifre degli sbarchi negli scali estremi, aumentandole ciascuna di Tonn. 793:2 = Tonn. 396. Si hanno così Tonn. 13.380 invece di 12.984 e Tonn. 8.608 invece di 8.212.

Il calcolo procede come se le cifre delle merci e dei passeggeri si riferissero ad un solo viaggio. Infine, dividendo il risultato per il numero dei viaggi compiuti in un anno, in questo caso 13, si ottiene il dato statistico medio relativo a un viaggio.

Prima di risolvere il caso numerico particolare, esaminiamo il problema sotto l'aspetto generale.

Siano:

$$a_1,\ a_2,\ \ldots\ldots\ a_n$$
$$b_1,\ b_2,\ \ldots\ldots\ b_n$$

le cifre degli imbarchi e degli sbarchi nei vari scali della linea; sia n il numero degli scali. (Nell'esempio numerico $n = 11$, $a_1 = 4467$, $b_5 = 46$ etc).

Sarà anzitutto:

$$\sum_1^n{}_r\, a_r = \sum_1^n{}_r\, b_r \qquad r = 1,2, \ldots\ldots n$$

Siano:

$$\alpha_2,\ \alpha_3,\ \ldots\ldots\ \alpha_{n-1}$$
$$\beta_2,\ \beta_3,\ \ldots\ldots\ \beta_{n-1}$$

i coefficienti di *imbarco* e *sbarco* nei porti intermedi durante il viaggio di andata. Sarà:

$$\text{(I)} \qquad a_1 + (\alpha_2 a_2 - \beta_2 b_2) + \ldots\ldots + (\alpha_{n-1} a_{n-1} - \beta_{n-1} b_{n-1}) = b_n$$

Analogamente, per il viaggio di ritorno:

$$\text{II)} \quad a_n + [(1-\alpha_{n-1}) a_{n-1} - (1-\beta_{n-1}) b_{n-1}] + \ldots\ldots + [(1-\alpha_2) a_2 - (1-\beta_2) b_2] = b_1$$

I carichi del piroscafo nei tratti della linea compresi fra scalo e scalo saranno:

Viaggio di andata:

$$\text{(A)} \begin{cases} a_1 \\ a_1 + (\alpha_2 a_2 - \beta_2 b_2) \\ \ldots\ldots\ldots \\ a_1 + (\alpha_2 a_2 - \beta_2 b_2) + \ldots\ldots + (\alpha_{n-1} a_{n-1} - \beta_{n-1} b_{n-1}) \end{cases}$$

Viaggio di ritorno:

$$\text{(B)} \begin{cases} a_n \\ a_n + [(1-\alpha_{n-1}) a_{n-1} - (1-\beta_{n-1}) b_{n-1}] \\ \ldots\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots \\ a_n + [(1-\alpha_{n-1}) a_{n-1} - (1-\beta_{n-1}) b_{n-1}] + \ldots\ldots + [(1-\alpha_2) a_2 - (1-\beta_2) b_2]. \end{cases}$$

Si ha così un sistema di 2 (n — 1) valori, la media dei quali rappresenta il carico medio del piroscafo durante un'intero viaggio. La media *massima* si avrà allorchè la somma di questi valori sarà la massima.

Assumendo per semplicità:

$$D_r = \alpha_r a_r - \beta_r b_r$$

tale somma si riduce a:

$$(1)\quad (n-3)(D_2 - D_{n-1}) + (n-5)(D_3 - D_{n-2}) + \dots \begin{cases} 2\left(D_{\frac{n-1}{2}} - D_{\frac{n+3}{2}}\right) & \text{per } n \text{ disp.} \\ \left(D_{\frac{n}{2}} - D_{\frac{n+2}{2}}\right) & \text{per } n \text{ pari} \end{cases}$$

Si tratta di trovare il sistema di valori (α_r, β_r) che rende massima questa espressione. Si ha anzi tutto:

$$(2)\qquad 0 \leq \alpha_r \leq 1 \qquad 0 \leq \beta_r \leq 1 \qquad r = 2, 3, \dots \dots n-1$$

e dalla (1):

$$(3)\qquad \sum_1^{n-1} {}_r\, \alpha_r a_r - \sum_1^{n-1} {}_r\, \beta_r b_r = b_n - a_1$$

Il più grande dei valori che assume la (1), nel campo delle $\alpha_r\, \beta_r$ definito dalla (2), è quello corrispondente al sistema di valori:

(4) Valori che si ottengono ponendo uguali a 1 le α_r e β_r che nella (1) compaiono con coefficienti positivi
Valori che si ottengono ponendo uguali a 0 le α_r e β_r che nella (1) compaiono con coefficienti negativi.

Se n è pari, ci si deve domandare anzitutto se il sistema di valori (4) delle $\alpha_r\, \beta_r$ soddisfa la (3); se è dispari (nel qual caso in (1) e in (4) non compaiono $\alpha_{\frac{n+1}{2}}$ e $\beta_{\frac{n+1}{2}}$ che compaiono invece nella (3), ci si deve domandare se, dando ad $\alpha_{\frac{n+1}{2}}\ \beta_{\frac{n+1}{2}}$ convenienti valori (≥ 0, ≤ 1), si può fare in modo che questi ultimi valori del sistema (4) soddisfino la (3). Se a questa seconda questione si può dare una risposta affermativa (e ciò può avvenire se i numeri a_r, b_r soddisfano a particolari condizioni, pur conciliabili con la condizione $\sum_1^n {}_r\, a_r = \sum_1^n {}_r\, b_r$) il problema è risolto: il valore richiesto di (1) è quello che (1) assume in corrispondenza al sistema (4) delle α_r, β_r. Se invece a questa seconda questione si deve dare una risposta negativa, bisognerà modificare i valori del sistema (4) in modo che il primo membro della (3) acquisti il valore $b_n - a_1$, preoccupandosi, nel fare tali modificazioni, di scegliere quelle che producono la minima diminuzione del valore della (1).

Nel caso di n dispari converrà anzitutto, dando convenienti valori ad $\alpha_{\frac{n+1}{2}}$ e $\beta_{\frac{n+1}{2}}$ rendere quanto più piccolo è possibile il valore assoluto della differenza fra $b_n - a_1$ e il primo membro della (3), nel quale siano sostituiti ad

$$\alpha_2,\ \beta_2;\ \dots \ \alpha_{\frac{n-1}{2}},\ \beta_{\frac{n-1}{2}},\ \alpha_{\frac{n+3}{2}},\ \beta_{\frac{n+3}{2}},\ \dots \ \alpha_{n-1},\ \beta_{n-1}$$

i valori (4); poi passare a modificare, con le avvertenze dette, questi ultimi valori.

Passiamo a risolvere il caso numerico particolare relativo alla linea Genova-Bombay. Si ha:

$$n = 11 \qquad b_{11} - a_1 = 8608 - 4467 = 4141$$

$$D_2 = 599\,\alpha_2 - 1578\,\beta_2,\ D_3 = 2991\,\alpha_3 - 5268\,\beta_3,\ \dots \dots,\ D_{10} = 0.\alpha_{10} - 54\,\beta_{10}$$

$$(1)' \quad \begin{cases} 8\,(599\,\alpha_2 + 54\,\beta_{10}) + 6\,(2991\,\alpha_3 + 483\,\beta_9) + 4\,(109\,\alpha_4 + 205\,\beta_8) + 2\,(15\,\alpha_5 + 301\,\beta_7) \\ -[8\,(1578\,\beta_2 + 0.\alpha_{10}) + 6\,(5268\,\beta_3 + 251\,\alpha_9) + 4\,(45\,\beta_4 + 662\,\alpha_8) + 2\,(46\,\beta_5 + 1140\,\alpha_7) \end{cases}$$

$$(2')\qquad 0 \leq \alpha_r \leq 1 \qquad 0 \leq \beta_r \leq 1 \qquad r = 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10$$

$$(4')\quad \begin{cases} \alpha_2 = \alpha_3 = \alpha_4 = \alpha_5 = \beta_7 = \beta_8 = \beta_9 = \beta_{10} = 1 \\ \beta_2 = \beta_3 = \beta_4 = \beta_5 = \alpha_7 = \alpha_8 = \alpha_9 = \alpha_{10} = 0 \end{cases}$$

Ma le α_r β_r devono soddisfare anche alla condizione:

$$(3')\begin{cases} 599\,\alpha_2 + 2991\,\alpha_3 + 109\,\alpha_4 + 15\,\alpha_5 + 484\,\alpha_6 + 1140\,\alpha_7 + 662\,\alpha_8 + 251\,\alpha_9 + 0.\alpha_{10} - \\ -(1578\,\beta_2 + 5268\,\beta_3 + 45\,\beta_4 + 46\,\beta_5 + 419\,\beta_6 + 301\,\beta_7 + 205\,\beta_8 + 483\,\beta_9 + 54\,\beta_{10}) = 4141 \end{cases}$$

Per il sistema di valori (4′), il primo membro della (3′) acquista il valore:

$$(599 + 2991 + 109 + 15) - (301 + 205 + 483 + 54) + 484\,\alpha_6 - 419\,\beta_6$$

ovvero:

$$2671 + 484\,\alpha_6 - 419\,\beta_6$$

I valori di α_6 e β_6 che rendono minima la differenza fra questo valore e il secondo membro della (3′) sono:

$$\alpha_6 = 1 \quad \text{e} \quad \beta_6 = 0$$

che fanno assumere al primo membro della (3′) il valore:

$$2671 + 484 = 3155$$

Ora bisogna modificare il sistema dei valori (4′) in modo che il primo membro della (3′) aumenti di:

$$(4141 - 3155) = 986$$

ossia acquisti il valore 4.141.

Si possono sostituire, compatibilmente con le (2′), ai valori del sistema (4′) gli altri:

$$(5')\begin{cases} \alpha_2 = 1 - \Delta_2,\ \alpha_3 = 1 - \Delta_3,\ \alpha_4 = 1 - \Delta_4,\ \alpha_5 = 1 - \Delta_5,\ \beta_7 = 1 - \theta_7,\ \beta_8 = 1 - \theta_8,\ \beta_9 = 1 - \theta_9,\ \beta_{10} = 1 - \theta_{10} \\ \beta_2 = \theta_2,\ \beta_3 = \theta_3,\ \beta_4 = \theta_4,\ \beta_5 = \theta_5,\ \alpha_7 = \Delta_7,\ \alpha_8 = \Delta_8,\ \alpha_9 = \Delta_9,\ \alpha_{10} = \Delta_{10} \end{cases}$$

Ma se si modificano, nel modo detto, i valori che α_2, α_3, α_4, α_5, β_2, β_3, β_4, β_5 hanno nel sistema (4′), mentre si produce una diminuzione del valore di (1′), non si diminuisce, anzi si aumenta la differenza tra il primo membro della (3′) e il secondo membro, ossia 986.

Dunque si deve prendere:

$$\Delta_2 = \Delta_3 = \Delta_4 = \Delta_5 = \theta_2 = \theta_3 = \theta_4 = \theta_5 = 0$$

Se in luogo di $\alpha_7 = 0$ $\beta_7 = 1$ prendiamo $\alpha_7 = \Delta_7$ $\beta_7 = 1 - \theta_7$ il primo membro della (3′) aumenta di:

$$1140\,\Delta_7 + 301\,\theta_7$$

mentre il valore di (1′) subisce una diminuzione uguale al doppio di detto aumento. Se, in luogo di $\alpha_8 = 0$ $\beta_8 = 1$ prendiamo $\alpha_8 = \Delta_8$ $\beta_8 = 1 - \theta_8$ il primo membro della (3′) aumenta di:

$$662\,\Delta_8 + 205\,\theta_8$$

mentre il valore di (1′) subisce una diminuzione uguale al quadruplo di detto aumento.

Dunque, a ogni aumento del primo membro della (3′) ottenuto modificando, compatibilmente con le (2′), i valori che α_7 e β_7 hanno nel sistema (4′) corrisponde una diminuzione doppia del valore di (1′); ad ogni aumento del primo membro della (3′), ottenuto modificando, compatibilmente con le (2′), i valori che α_8 e β_8 hanno nel sistema (4′), corrisponde una diminuzione quadrupla del valore di (1′).

Bisogna dunque cercare di ottenere l'aumento di 986 del valore del primo membro della (3′), modificando soltanto α_7 e β_7; se con tali modificazioni non si può ottenere tutto il detto aumento, bisogna con essi ottenere il massimo aumento possibile, e poi ottenere la rimanente parte dell'aumento necessario, modicando α_8 e β_8.

Nel caso numerico in questione, modificando soltanto α_7 e β_7 nel modo indicato dalla (5′) si può ottenere come massimo aumento del primo membro di (3′): 1.140 + 301 = 1.441 (prendendo $\Delta_7 = 1$ $\theta_7 = 1$) che è superiore a 986. Basterà quindi determinare Δ_7 e θ_7 in modo che si abbia:

$$(6') \qquad 1140\,\Delta_7 + 301\,\theta_7 = 986 \quad 0 \leq \Delta_7 \leq 1 \quad 0 \leq \theta_7 \leq 1$$

Vi sono infinite coppie di valori di Λ_7 e θ_7 che soddisfano la (6'). Si può per esempio prendere:

$$\theta_7 = 1 \qquad \Lambda_7 = \frac{685}{1140}$$

oppure:

$$\theta_7 = \frac{126}{301} \qquad \Delta_7 = \frac{2}{3}$$

In corrispondenza il primo membro di (3') subisce l'aumento di 986 e quindi acquista il valore 4.141.

Il sistema di valori ($\alpha_r \; \beta_r$) da sostituire al (4') che rende massima la (1') è pertanto:

$$(4'') \quad \begin{cases} \alpha_2 = 1, \alpha_3 = 1, \alpha_4 = 1, \alpha_5 = 1, \alpha_6 = 1, \alpha_7 = \frac{685}{1140} \text{ (1)}, \alpha_8 = 0, \alpha_9 = 0, \alpha_{10} = 0 \\ \beta_2 = 0, \beta_3 = 0, \beta_4 = 0, \beta_5 = 0, \beta_6 = 0, \beta_7 = 0 \text{ (1)}, \beta_8 = 1, \beta_9 = 1, \beta_{10} = 1 \end{cases}$$

dal quale è facile calcolare il sistema di valori (A) (B), che dà i carichi del piroscafo nei vari tratti della linea, la media dei quali rappresenta il carico medio *massimo* ricercato.

Per l'esecuzione sollecita del calcolo si può seguire il procedimento pratico seguente:

Calcolata la differenza $b_n - a_1$ (nell'esempio numerico 8608 — 4467 = 4141) che si può definire come la risultante delle operazioni di imbarco e sbarco effettuate negli scali intermedi della linea durante il viaggio di andata, si calcola la somma delle tonnellate imbarcate negli scali intermedi della *prima metà* del viaggio di andata e di quelle sbarcate negli scali intermedi della *seconda metà* dello stesso viaggio di andata (poichè il numero degli scali intermedi è uguale a 9, si sommano le cifre dei primi 4 scali e degli ultimi 4 scali intermedi), e se ne calcola la differenza:

$$(599 + 2991 + 109 + 15) = 3714 \text{ T.}$$
$$(301 + 205 + 483 + 54) = 1043 \text{ T.}$$
$$3714 - 1043 = 2671 \text{ T.}$$

Ciò equivale a supporre che, durante la prima metà del viaggio, il piroscafo abbia compiuto soltanto operazioni di carico e, nella seconda metà, di scarico. (Ipotesi equivalente alla (4')).

Si calcola quindi la differenza:

$$4141 - 2671 = 1470 \text{ T.}$$

da cui una deficienza, degli imbarchi, di Tonn. 1470 rispetto alla risultante calcolata di Tonn. 4141.

Poichè il quinto scalo intermedio, Porto Said, finora non considerato, presenta un imbarco di 484 T., aggiungendo questa cifra, la differenza si riduce a

$$1470 - 484 = 986 \text{ T.}$$

Per coprire questa differenza occorre modificare la supposizione fatta dianzi, che cioè durante la seconda metà del viaggio, siano effettuate soltanto operazioni di scarico. Cominciando da Suez lo scalo immediatamente vicino a Porto Said, poichè in questo le tonnellate imbarcate sono 1140 e quelle sbarcate 301, invertendo i termini della supposizione, la differenza si ridurrebbe di

$$1140 + 301 = 1441 \text{ T.}$$

ciò che è eccessivo, poichè basta una riduzione di 986 T.

Basterà allora supporre che a Suez siano effettuate operazioni di carico e scarico tali da aumentare il carico del piroscafo di

$$986 - 301 = 685 \text{ T. (v. 6' e seguenti)}$$

(1) Ovvero: $\alpha_7 = \frac{2}{3}$, $\beta_7 = \frac{175}{301}$ etc.

È ora possibile determinare il carico del piroscafo nei singoli tratti della linea, sia nel viaggio di andata che in quello di ritorno. Difatti in base alle supposizioni assunte, si ha:

Viaggio di andata.

	miglia	Tonn.	Tonn.		Carico Tonn.
Nel tratto Genova-Livorno	81	—	—		4.467
» » Livorno-Napoli	269	4.467	+ 599	=	5.066
» » Napoli-Messina	176	5.066	+ 2991	=	8.057
» » Messina-Catania	50	8.057	+ 109	=	8.166
» » Catania-Porto Said . . .	936	8.166	- 15	=	8.181
» » Porto Said-Suez	88	8.181	+ 484	=	8.665
» » Suez-Massaua	964	8.665	+ 685	=	9.350
» » Massaua-Aden	399	9.350	— 205	=	9.145
» » Aden-Caraci	2500	9.145	— 483	=	8.662
» » Caraci-Bombay	450	8.662	— 54	=	8.608
Totale . . .	4663				

che ci fornisce, come è logico, nell'ultimo tratto, un carico uguale alle tonnellate che, in base alle statistiche, risultano sbarcate a Bombay.

Analogamente si ha per il:

Viaggio di ritorno.

	miglia	Tonn.	Tonn.		Carico Tonn.
Nel tratto Bombay-Caraci	450	—	—		19.670
» » Caraci-Aden	2500	19.670	-- 0	=	19.670
» » Aden-Massaua	399	19.670	+ 251	=	19.921
» » Massaua-Suez	964	19.921	+ 662	=	20.583
» » Suez-Porto Said	88	20.583	+ 154	=	20.737
» » Porto Said-Catania . . .	936	20.737	— 419	=	20.318
» » Catania-Messina	50	20.318	— 46	=	20.272
» » Messina-Napoli	176	20.272	— 45	=	20.227
» » Napoli-Livorno	269	20.227	— 5268	=	14.959
» » Livorno-Genova	81	14.959	— 1578	=	13.831
Totale . . .	4663				

La somma complessiva dei carichi così determinati nei viaggi di andata e ritorno è la massima fra le infinite calcolabili.

Il carico medio *massimo* si potrebbe calcolare facendo la media della somma, ma è necessario tener conto delle distanze. Agli effetti del nolo percepito e del rendimento della linea, il carico medio deve risultare dalla media dei carichi, assegnando ad essi *pesi* proporzionali alla lunghezza dei percorsi corrispondenti.

Pertanto occorre moltiplicare i carichi per i percorsi in miglia e dividere la somma dei prodotti per il percorso complessivo.

Si ha così il carico medio massimo di T. 8300 per l'andata e di T. 19.200 per il ritorno. Dividendo per 13, numero dei viaggi, si ha il carico per ciascun viaggio.

Il sistema, dal caso particolare preso in esame, può essere esteso a qualsiasi altro caso. In tal modo sono stati calcolati tutti i carichi massimi, ovunque le differenze fra il totale degli imbarchi e il totale degli sbarchi, dovute ai trasbordi, non sono risultate eccessive.

Il metodo si riduce in sostanza a supporre che, per un primo tratto del viaggio, il piroscafo compia solo operazioni di carica e per un secondo tratto, di scarica.

Ricorrendo a una rappresentazione grafica, il diagramma della variazione del carico si presenterebbe sotto una forma grossolanamente triangolare, con una cuspide nel mezzo. L'altezza della cuspide dipende, a parità di ogni altra circostanza, dal numero degli scali, quindi l'altezza media del diagramma, cioè il carico medio, tende ad aumentare col numero degli scali. Nelle linee a gran numero di scali, come la *Genova - Venezia*, tale circostanza deve essere tenuta presente nella analisi dei risultati, per non essere indotti a sopravalutare eccessivamente il movimento effettivo.

Roma, Registro Italiano.

GOFFREDO MARCHETTI.

NOTA. — Alla pag. 324 (fascicolo di luglio), nell'ultima riga della tabella III si sostituiscano i seguenti numeri:

640 a 635
1.480 a 1.950
1.060 a 1.292

Recenti Pubblicazioni

STAMP J. — *The fundamental principles of taxation in the light of modern developments.* London, Macmillan, 1921. Prezzo 10/6.

Gli studiosi italiani conoscono e apprezzano lo Stamp per le sue pubblicazioni pregevoli in materia finanziaria e possono ritrovare in questo libro interessanti pagine. su quelli che potrebbero dirsi i principi politici e gli effetti delle imposte.

Le questioni tributarie, osserva lo Stamp, possono essere considerate da tre punti di vista: da quello individuale del contribuente, da quello fiscale dello Stato, da quello economico-sociale della comunità. In pratica, i tributi rappresentano spesso il miglior compromesso fra questi tre punti di vista adattato alle particolari circostanze del momento.

La parte forse più approfondita del libro riguarda lo studio delle questioni tributarie considerate dal punto di vista individuale, dove viene esaminato il concetto di capacità contributiva rispetto tanto alle imposte dirette, quanto alle imposte indirette, tenendo conto delle più moderne forme di imposizione e di differenziazione della capacità contributiva. La discussione dei problemi tributari dal punto di vista dello Stato riflette le questioni, se le imposte sono economiche, opportune, facili a riscuotersi; se rispettano o inaridiscono la fonte; se provocano difficoltà politiche interne o all'estero, per conflitto di giurisdizione.

Dal punto di vista della comunità sono considerati gli effetti economici delle singole imposte specialmente nel riguardo dell'accumulazione del capitale: e, inoltre, gli scopi sociali per la ridistribuzione della ricchezza e gli altri fini particolari, che le imposte possono proporsi, accanto a quelli puramente fiscali. Il volume trae origine dalle conferenze tenute dallo Stamp sugli argomenti sopraindicati per la fondazione Newmarch all'University College di Londra. Ha un valore sopratutto didattico ed è interessante veramente la tripartizione, che fa degli argomenti trattati: tripartizione, che si presta ad avviare gli studiosi a illustrare meglio e sistematicamente molte questioni, che di solito possono anche passare in seconda linea. Ma non v'è pagina, in cui lo Stampa non abbia l'occasione di affermare le sue qualità di studioso sicuro acuto ed esperto.

B. GRIZIOTTI.

BRAEUER K. — *Die Besteuerung der Kriegsgewinne in den europäischen Staaten.* Stuttgart, Enke, 1921. Marchi 28, 80.

La pubblicazione consta di due parti: nella prima sono ordinatamente esposte le caratteristiche delle leggi sui profitti di guerra in Germania, Austria, Svizzera, Inghilterra, Francia, Italia, Paesi Bassi, Danimarca, Svezia, Norvegia, Russia e Belgio e quindi sottoposti ad un'analisi comparata i diversi ordinamenti per ciò che riguarda il soggetto, l'oggetto, la progressione, il posto dell'imposta nell'ordinamento tributario. Nella seconda parte sono estratte dalle leggi le principali disposizioni del tributo per ciascuno dei paesi sovraindicati.

GINO B.

KIERNAU T. J. - *British war finance and its consequences.* London, King.

Trae origine questo volumetto da una dissertazione universitaria: esso espone e commenta con perspicacia la situazione e i provvedimenti bancari, monetarii e finanziari dallo scoppio alla fine della guerra. Può essere utilmente consultato per la conoscenza della finanza britannica. B. G.

ROLLAND L. — *La loi du 17 avril 1919 sur la réparation des dommages causés par les faits de la guerre.* Paris, Giard, 1919.

In questo studio, estratto dalla «Revue de droit public», viene esaminata e discussa, soprattutto dal punto di vista giuridico, la legge francese sulle riparazioni di guerra.

ORR J. — *Taxation of land values as it affects landowners and others.* London, King. Prezzo 1 s.

Modesta dissertazione, non sempre bene coordinata, sulle dottrine antiche e recenti e sugli esperimenti di imposizione della terra. B. G.

HAIG R. M. ed altri. — *The federal income tax.* New-York, Columbia University 1921.

Sotto gli auspici della *School of Business* presso la *Columbia University* furono tenute nel dicembre 1920 alcune conferenze sulla *Federal Income Tax* negli S. U. d'A.: esse sono ora qui raccolte e pubblicate con una prefazione del Seligman, che sintetizza in tre punti le questioni, che riguardano lo studio della recente imposta: quelle attinenti ai principii informativi dell'imposta, e che si riferiscono sopratutto all'elaborazione del concetto di reddito e alla sua imposizione; quelle giuridiche e che sono speciali agli S. U. d'A. sulla costituzionalità del tributo; infine i problemi dell'amministrazione del tributo.

Intorno a questi punti si raccolgono gli argomenti trattati in queste dieci conferenze, che portano un serio contributo all'esame e alla diffusione delle conoscenze sulla imposta federale sul reddito americano. B. GRIZIOTTI.

BODIN P. — *Les nouveaux impôts ont-ils fait faillite?* Paris, Plon, 1922. 4 fr. 50.

In una rapida esposizione dell'ordinamento dei principali tributi vigenti in Francia l'A. considera in linea generale il problema finanziario, e in modo speciale il rendimento delle nuove imposte, spesso assai inferiore a quello sperato.

Il gettito delle imposte sui profitti industriali e commerciali è messo a raffronto con quello delle imposte sui profitti agrari, come pure sono considerati gli oneri finanziari che colpiscono l'industria, il commercio e l'agricoltura. Anche in Francia si lamentano frequenti evasioni alle imposizioni fiscali; e l'A., considerando lo scarso rendimento che sinora si ebbe specialmente dall'imposta sui profitti agrari, propone opportuni ritocchi alla legislazione tributaria vigente.

Il gettito dell'imposta sui profitti delle professioni non commerciali, come quello dell'imposta sui salari, sugli stipendi e sulle pensioni, vengono quindi presi in esame, come sono pure considerate nelle varie modalità e nel loro rendimento l'imposta generale sul reddito e quella sulla cifra degli affari.

Il problema finanziario più urgente, conclude l'A., è quello di colmare il deficit di 3 miliardi all'incirca, ciò che egli crede si possa fare senza ricorrere ad un generale riordinamento dei tributi, ma con qualche opportuno ritocco e sopratutto con una migliore applicazione delle imposte già esistenti.

A. GARINO CANINA.

FERDINAND-LOP S. — *L'évolution financière*. Paris, Rivière, 1922. 4 fr.

Considerazioni generiche sull'importanza, necessità e nuove direttive della finanza francese. Ad evitare l'esodo dei capitali francesi che vanno ad investirsi in titoli o imprese estere attraverso le banche, l'A. vuole il controllo statale su questa parte dell'attività degli istituti francesi, imposte e limitazioni per le banche estere operanti in Francia. Rileva quindi i gravi disavanzi che permangono nei bilanci francesi e rimarrebbero anche se la Germania eseguisse i pagamenti, sostenendo la necessità di misure fiscali rigorose (catasto generale delle ricchezze immobiliari e mobiliari, con nominatività obbligatoria), di separazione dell'attività politica dalla finanziaria, creazione di una camera di compensazione internazionale e stabilizzazione dei cambi.

GINO B.

COSTANZO G. — *Il credito e la cooperazione agraria in Italia nei provvedimenti di guerra*. Roma, Istituto internazionale di agricoltura, 1922.

L'esigenza di dare il maggiore incremento alla produzione agraria e di aiutare gli agricoltori a superare le difficoltà, fra le quali dovevano svolgere la loro opera, indusse, durante la guerra, il Governo italiano a dare la massima estensione al credito agrario. Il Costanzo, che ha un'eccezionale conoscenza dei problemi economici e tecnici della cooperazione agraria in Italia, esamina con molta chiarezza e sistematicamente i molteplici provvedimenti all'uopo emanati. La trasformazione del credito agrario da credito essenzialmente personale in credito prevalentemente reale, « concesso alla terra » — costituente uno dei tratti più salienti del nuovo ordinamento che si è venuto configurando attraverso le misure eccezionali di guerra — è sottoposta al più accurato esame. Sono anche esposti i provvedimenti rivolti ad autorizzare all'esercizio del credito agrario nuovi istituti, a riorganizzare quelli già esistenti per renderne più intensa ed efficace l'azione, i provvedimenti recanti semplificazioni alle modalità per la concessione dei prestiti, agevolezze fiscali e giudiziarie, ecc.

Da ultimo sono illustrate le disposizioni emanate nello stesso periodo a favore delle associazioni di lavoratori agricoli, delle cooperative di produzione e lavoro, delle cooperative fra ex combattenti, le disposizioni per l'Istituto nazionale di credito per la cooperazione, per le latterie sociali e per le mutue agrarie. Di rilevante importanza sono le norme che disciplinano la concessione delle terre ai contadini, e le disposizioni a favore delle cooperative fra ex combattenti.

B. GRIZIOTTI.

TRAVERS BORGSTROEM A. — *Le mutualisme*. (Edizione Italiana. *Il mutualismo*. Torino, Bocca, 1922, Lire 7). Paris, Alcan, 1922, 6 fr.

L'A. è un convinto fautore del mutualismo, che considera sia nei riguardi del credito e della finanza, sia nei rapporti tra proprietà terriera e mano d'opera, soffermandosi specialmente a trattare di quella forma di mutualismo, che praticamente è attuata nella mezzadria.

Egli ritiene che il mutualismo tende ad assicurare la pace nell'interno mettendo fine ai contrasti ed alle continue lotte, che si svolgono in regime di libera concorrenza; mentre nei rapporti internazionali è destinato ad esercitare una azione benefica e pacificatrice, eliminando la fonte di frequenti e gravi antagonismi tra stato e stato. Il volumetto non ha la pretesa di trattare esaurientemente il problema del mutualismo, ma di presentare al lettore soltanto una sintesi della concezione dell'A., che, secondo il nostro modo di vedere, è troppo rosea e riesce anzi alquanto utopistica.

A. GARINO CANINA.

TCHERKINSKY M. - *Le «Landschaften» e le loro operazioni di credito ipotecario in Germania.* Roma, Istituto Internazionale di Agricoltura, 1922. L. 5.

L'A. tratta, nel suo svolgimento storico, d'una delle più importanti forme di credito ipotecario — le cooperative di credito agrario, «Landschaften», — che ebbero i loro inizi nella seconda metà del secolo XVIII, al tempo di Federico il Grande, del quale anzi rappresentano una delle più notevoli iniziative nel campo agrario. Egli si occupa dell'origine e dello sviluppo, come delle varie operazioni e dell'attività delle «Landschaften», mettendo in luce il grande progresso da esse compiuto, il quale risulta anche dal valore delle cartelle fondiarie emesse, cresciute da 66.000 marchi nel 1770 a miliardi 3,225 nel 1920. L'adattamento subìto da queste forme di credito alle presenti condizioni dell'agricoltura offre garanzia, secondo lo Tcherkinsky, di un ulteriore sviluppo delle «Landschaften» nella nuova Germania.

A. G. C.

CARONCINI ALBERTO — *Problemi di politica nazionale.* Bari, Laterza, 1922. L. 16,50.

Opera veramente buona è stata quella di riunire in un volume articoli e studi del Caroncini, che non sarebbe facile ritrovare in riviste e giornali, dove egli li aveva sparsi con prodigiosa attività insieme con altri scritti. Sono articoli, apparsi tra il 1906 ed il 1915 in questo Giornale, nell'«Azione», nella «Libertà Economica», nella «Rivista delle Società Commerciali», nel «Resto del Carlino», del quale il Caroncini fu pure vice-direttore.

Molte pagine interessanti sono raccolte nel presente volume, dal quale traspaiono gli alti ideali e la mente acuta e versatile dell'A.

Il Solmi, il quale ha fatto un'opportuna scelta degli scritti del Caroncini, li ha divisi in quattro parti: Politica economica; Politica nazionale; Politica coloniale; Lotta per l'intervento, facendoli precedere da una bella prefazione, nella quale ha messo in luce, insieme coi pregi scientifici dell'opera dell'A., anche il suo grande idealismo e la nobile sua vita, troncata da immatura morte, che egli, quale volontario, incontrò sui campi di battaglia, all'inizio della guerra, che aveva caldeggiata con giovanile e puro entusiasmo.

A. GARINO CANINA.

MÖSER JUSTUS — *Gesellschaft und Staat.* München, Drei Masken Verlag, 1921.

È una raccolta di scritti vari del Möser, che attestano il versatile ingegno dell'economista, letterato e giurista.

I lavori però d'indole economico-sociale, che fanno parte di questo volume, hanno scarsa importanza.

DE DAMPIERRE J. — *Annuaire général de la France et de l'Etranger.* Paris, Larousse, 1922. Fr. 30.

Il nuovo annuario internazionale, edito dalla benemerita libreria Larousse, giunge felicemente al suo terzo anno di vita. Nell'insieme conserva la fisonomia dello scorso anno: sono state però ampliate le notizie di carattere geografico e statistico, sono state premesse al testo alcune tavole della distribuzione mondiale della produzione delle principali materie prime. La parte riferentesi all'Italia è compilata con discreta cura; si deve tuttavia deplorare qualche omissione e qualche lieve inesattezza. La parte riferentesi alla Francia è ottimamente compilata e porge un quadro sinottico della vita economica, politica e sociale della Repubblica.

L.

ERNESTO BENEDUCE, *gerente responsabile.*

Città di Castello, Tipografia della Società Anonima Tip. «Leonardo da Vinci».

BANCA D'ITALIA

Capitale nominale L. 240.000.000 - Versato L. 180.000.000

Situazione al 31 Ottobre 1922

ATTIVO

Voce			
Riserva e Cassa:			
Oro		L. 875.976.027,02	L. 875.976.027,02
Argento (divisionale)	L. 8.808.304,—	» 75.605.252,08	» 75.605.252,08
Cambiali estere	»		
Buoni Tesoro estero	» 9.476.666,67		
Certif. Credito estero	» 692.812.528,20	» 702.855.469,88	
Biglietti Banche estere	» 566.275,01		
Totale della Riserva		L. 1.654.436.748,98	
Biglietti di Stato			L. 285.848.209,—
Biglietti d'altri Istituti di emissione			54.815.924,90
Biglietti di Banche Estere			» 1.032.175,34
Vaglia postali ed altro			» 33.064,169,73
Argento divisionale - Rupie d'argento			» 3.068.280,39
Monete di nichelio e di bronzo			» 3.094.233,29
Totale della Cassa			L. 1.332.474.271,75
Portafoglio su piazze italiane			» 4.489.148.006,56
Portafoglio sull'estero			9.579.152,41
Effetti ricevuti per l'incasso			» 31.303.652,—
Anticipazioni ordinarie			» 2.486.584.054,20
Anticipazioni al Tesoro		L. 360.000.000,00	
Anticipazione straordinaria al Tesoro dello Stato		» 3.600.000.000,00	
Anticipazioni a terzi per conto dello Stato		» 169.370.703,12	
Sovvenzioni s. Buoni della Cassa Veneta		» 26.700.000,00	
Tesoro dello Stato a c/ somministrazione dei biglietti		» 516.000.000,00	
Anticipazioni straordinarie al Tesoro pel cambio delle valute Austro-Ungariche		509.370.000,00	
Anticipazioni straordinarie al Tesoro, per estinzione Buoni del Tesoro		924.000.000,00	
			6.105.440.703,12
Titoli:			
Per la scorta			
Per impiego massa di rispetto			
A cauzione per servizio di R. T. P.			» 395.664.395,34
Per impieghi diversi			
Titoli residui fondo accantonamento			
Conti correnti attivi nel Regno		L. 407.007.973,77	
Conti correnti attivi nell'Estero		» 718.989.438,90	
			1.125.997.412,67
Azionisti a saldo azioni			L. 60.000.000,00
Immobili destinati alla collocazione degli uffici			» 60.943.141,74
Servizi diversi per conto dello Stato			» 341.516.163,05
Partite varie:			
Fondo dotazione Credito Fondiario			
Credito verso Società Risanamento Napoli			
Spese ammortamento a perdite determinate			
Impiego della riserva straordinaria			» 1.647.729.255,97
Impiego per Casse previdenza pensioni			
Debitori diversi			
Impiego riserva speciale prop. Azionisti			
Sofferenze dell'esercizio in corso			L. 9.453.369,96
Spese del corr. esercizio: Tasse		L. 146.446.369,78	
» » Spese		» 86.992.281,73	
			233.238.651,51
			L. 18.331.072.830,28
Depositi			» 38.516.853.988,47
			» 56.847.926.818,75
Partite ammortizzate nei passati esercizi			» 40.650.258,58
TOTALE GENERALE			L. 56.888.577.077,33

PASSIVO

Voce			
Capitale			L. 240.000.000,00
Massa di rispetto			» 48.000.000,00
Riserva straordinaria			» 12.025.412,33
Circolazione a piena copertura metallica	L. — —		
» col 40 % di riserva	» 3.836.091.872,45		
» insufficientemente coperta	» 4.289.795.099,43		
		L. 8.125.886.971,—	
» per conto dello Stato		» 6.105.440.703,12	
			L. 14.231.327.675,—
Debiti a vista			» 877.276.176,15
Depositi in conto corrente fruttifero			824.251.062,89
Conti correnti passivi			» 119.394.315,60
Servizi diversi per conto dello Stato e delle provincie			» 460.545.835,14
Riserva speciale di proprietà esclusiva degli Azionisti		L. 94.657.405,39	
Fondo speciale di proprietà escl. degli Azionisti per la costruzione e l'acquisto di nuovi edifici ad uso delle Filiali		» 10.000.000,00	
Residuo utili di proprietà esclusiva degli Azionisti		» —	
Creditori diversi		» 994.716.532,78	
			1.099.373.938,17
Rendite del corrente esercizio			» 418.878.415,—
Utile netto dell'esercizio			» — —
Interessi e proventi della Riserva straordinaria			» — —
			L. 18.331.072.830,28
Depositanti			» 38.516.853.988,47
			» 56.847.926.818,75
Partite ammortizzate nei passati esercizi			» 40.650.258,58
TOTALE GENERALE			L. 56.888.577.077,33

CREDITO ITALIANO

Società Anonima - Sede Sociale Genova

CAPITALE L. 300.000.000 - RISERVE L. 90.000.000

Direzione Centrale: MILANO

Sedi, Succursali ed Agenzie:

Acireale - Arezzo - Asti - Bari - Barletta - Bergamo - Biella - Bologna - Bolzano - Brindisi - Cagliari - Carrara - Casale Monferrato - Castellammare di Stabia - Catania - Catanzaro - Chiavari - Chieti - Civitavecchia - Como - Ferrara - Firenze - Foggia - Frattamaggiore - Genova - Iglesias - Lecce - Lecco - Livorno - Lucca - Messina - Milano - Modena - Molfetta - Monza - Napoli - Nervi - Novara - Oristano - Ozieri - Palermo - Parma - Pinerolo - Pisa - Porto Maurizio - Roma - Sampierdarena - S. Giovanni a Teduccio - Sassari - Savona - Spezia - Taranto - Terni - Torino - Torre Annunziata - Torre del Greco - Trento - Trieste - Varese - Venezia - Ventimiglia - Vercelli - Verona - Voghera - Londra - New York.

Situazione al 31 Ottobre 1922

ATTIVO		PASSIVO	
Cassa	L. 309.910.065,85	Capitale	L. 300.000.000 —
Portafoglio e Buoni del Tesoro	» 2.525.931.118,60	Riserve	» 90.000.000 —
Riporti	» 316.888.512,60	Depositi in Conto Corrente ed a Risparmio	» 809.587.074,50
Corrispondenti	» 1.199.129.671,70	Corrispondenti	» 3.076.071.745,70
Portafoglio Titoli	» 108.400.023,90	Accettazioni	» 49.913.625,95
Partecipazioni	» 16.390.984,75	Assegni in circolazione	L. 187.057.977,85
Stabili	» 12.500.000 —	Creditori diversi	» 68.853.982,30
Debitori diversi	» 126.140.842,20	Avalli	» 57.563.066,60
Debitori per avalli	» 57.563.066,60	Avanzo utili 1921	» 3.422.725,50
		Utili	» 30.684.0888,80
	L. 4.673.154.287,20		L. 4.673.154.287,20
Conti d'ordine (titoli)	» 3.623.875.731,50	Conti d'ordine	» 3.623.875.731,50
	L. 8.297.030.018,70		L. 8.297.030.018,70

I Sindaci
Conte G. MAINARDI - Avv. A. PEREGALLI - Ing. A. RIVA - Avv. G. ROSMINI - Prof. P. SITTA

La Direzione
ROSSELLO - SOLDI

Il Capo Contabile
R. MANETTI

BANCO DI NAPOLI

Situazione al 10 Ottobre 1922

ATTIVO

Riserva metallica ed equiparata	L. 299.373.798,98
Cassa	» 463.939.397,34
Portafoglio Italia ed estero	» 1.232.650.691,12
Anticipazioni	» 433.035.603,14
Anticipazioni al Tesoro e per c/ del Tesoro	» 1.516.371.442,57
Titoli	» 139.570.069,04
Immobili per collocamento uffici	» 28.564.029,36
Partite varie	» 597.041.021,44
Spese e sofferenze del corrente esercizio	» 78.599.893,16
Depositi	» 4.754.825.078,35
TOTALE GENERALE	L. 9.244.597.225,52

PASSIVO

Patrimonio e massa di rispetto		L. 154.669.965,36
Circolazione:		
per c/ del commercio	1.784.238.257,43	
per c/ dello Stato	1.516.371.442,57	» 3.300.609.700,—
Debiti a vista e conti correnti vari		» 534.977.476,26
Partite varie		» 396.794.173,13
Rendite del corrente esercizio		» 102.720.832,42
Depositanti		» 4.754.825.078,35
TOTALE GENERALE		L. 9.244.597.225,52

Cassa di Risparmio: Depositi . . . 601.558.550,43

BANCO DI SICILIA

Riassunto della Situazione al 31 Ottobre 1922

ATTIVO

Riserva metallica	L. 75.635.370,86
Cassa	» 179.036.243,49
Portafoglio su piazze italiane	» 245.940.320,89
Portafoglio sull'estero	» 13.655.853,—
Anticipazioni ordinarie	» 127.034.839,74
idem al tesoro e per c/ del Tesoro	» 448.339.397,89
Titoli	» 50.451,435,57
Conti correnti attivi nel Regno e all'estero	» 79.067.028,27
Immobili	» 1.211.787,65
Servizi diversi per conto dello Stato e delle Provincie	» 73.949.962,89
Partite varie	» 103.583.330,15
Sofferenze	» 1.724.776,79
Spese dell'esercizio	» 17.163.549,07
Depositi	» 1.384.809.254,15
TOTALE GENERALE	L. 2.735.967.829,55

PASSIVO

Capitale o patrimonio	L. 12.000.000,00
Massa di rispetto	» 21.331.346,82
Riserva straordinaria	» 7.187.252,57
Circolazione	» 684.372.300,—
Debiti a vista	» 136.552.611,56
Depositi in conto corrente fruttifero	» 102.715.523,43
Conti correnti passivi	» 7.286,122,45
Servizi diversi per conto dello Stato e delle Provincie	» 83.189.457,42
Partite varie	» 264.709.950,24
Rendite dell'esercizio	» 21.864.010,91
Depositanti	» 1.394.809.254,15
TOTALE GENERALE	L. 2.735.967.829,55

BANCA COMMERCIALE ITALIANA

Capitale Sociale L. 400.000.000 — Versato L. 348.786.000 — Fondi di Riserva L. 180.000.000

FILIALI: Costantinopoli - Londra - New York - Acireale - Alessandria-Ancona-Bari-Barletta-Bergamo-Biella - Bologna - Bolzano - Bordighera - Brescia-Brindisi-Busto Arsizio-Cagliari-Caltanissetta-Canelli Carrara - Castellamare di Stabia - Catania - Como - Cuneo - Ferrara - Firenze - Foligno - Genova - Ivrea Lecce - Lecco - Licata - Livorno - Lucca - Messina - Milano - Modena - Monza - Napoli-Novara - Oneglia Padova - Palermo - Parma - Perugia - Pescara - Piacenza -Pisa - Prato -Ravenna-Reggio Calabria - Reggio Emilia - Riva sul Garda - Roma - Rovereto - Salerno - Saluzzo - Sampierdarena - San Remo-Sant'Agnello Sassari - Savona - Schio - Sestri Ponente - Siena - Siracusa - Spezia - Taranto - Termini Imerese - Torino Tortona - Trapani - Trento - Trieste - Udine - Valenza - Venezia - Ventimiglia - Verona - Vicenza - Voltri.

Situazione dei conti al 31 Ottobre 1922

ATTIVO

Azionisti Conto Capitale . . . . L.	51.214.000.—
Numerario in Cassa e fondi presso Istit. d'Emissione . . . . »	370.127.901,12
Cassa Cedole e Valute . . . . . »	2.991.255,16
Portafoglio Italia e Estero . . . »	3.790.442.423,70
Effetti all'incasso . . . . . . »	81.482.620,67
Riporti . . . . »	397.758.301,43
Valori di proprietà . . . . . . »	199.689.056,27
Anticip. sopra valori. . . . . . »	9.794.842,60
Corrispondenti Saldi debitori. . . »	1.391.473.383,36
Debitori per accettazioni . . . . »	173.706.820,21
Debitori diversi. . . . . »	189.921.631,81
Partecipazioni diverse . . . . . »	134.914.504,87
Partec. in Imp. Bancarie . . . . »	70.614.403,85
Beni stabili . . . . »	39.128.980,91
Mobilio ed impianti diversi . . . »	1—
Debitori per avalli . . . . »	268.051.883,89
Titoli di proprietà del Fondo di Previdenza del personale. . . . . »	57.900.300,—
Titoli in deposito:	
a garanzia operazioni . . . . »	723.354.040,—
a cauzioni servizio . . . . . . »	5.782.262,—
libero a custodia . . . . . »	4.864.237.763,—
Totale . . . L.	12.822.586.375,85

PASSIVO

Capit. Soc. (N. 480.000 Azioni da L. 500 cadauna e N. 8000 da L. 2.500). L.	400.000.000 —
Riserve . . . . »	180.000.000 —
Dividendi in corso arretrati . . »	1.207.201,—
Depositi in conto corr. e Buoni fruttif. a scad. fissa . . . . »	751.471.707,29
Corrispondenti Saldi creditori . . »	4.478.990.526,07
Cedenti effetti per l'incasso . . . »	191.941.784,74
Creditori diversi . . . . »	323.733.704,97
Accettazioni commerciali . . . . »	173.706.820,21
Assegni in circolazione ordinari. . »	198.927.323,91
» » circolari . .	149.644.848,82
Creditori per avalli . . . . . . »	268.051.883,89
Depositanti di titoli:	
Fondo Previd. pel pers. . . . . »	57.900.300,—
a garanzia operazioni . . . »	723.354.040,
a cauzioni servizio . . . . . »	5.782.262,
a libera custodia . . . . . . »	4.864.237.763,
Risconti passivi . . . . »	—
Utili netti dell'Eserc. 1921 . . . . »	10.856.548,18
Utili lordi dell'Esercizio corrente . »	42.709.661,77
Totale . . . L.	12.822.586.375,85

La Direzione G. TOEPLITZ - GIANZANA

I Sindaci A. MORETTI - A. OLIVIERI

per *Il Capo Contabile* G. F. SMANIA

GIORNALE DEGLI ECONOMISTI
E
RIVISTA DI STATISTICA

Inflazione monetaria e corso dei cambi

b) Le leggi del prezzo corrente dei cambi e dell'oro nell'ipotesi di un prezzo d'equilibrio variabile.
(2ª *approssimazione*)

19. — Determinate le leggi del prezzo corrente dei cambi e dell'oro nell'ipotesi di un prezzo d'equilibrio costante passiamo ora ad esaminare l'ipotesi di un prezzo d'equilibrio variabile. In tale ipotesi i mutamenti effettivi del prezzo corrente non possono evidentemente, anche a parità di ogni altra condizione, essere uguali a quelli dell'ipotesi precedente; e ciò perchè, per effetto degli spostamenti del prezzo di equilibrio, mutano il grado di prontezza e di efficacia dei vari correttivi ed eventualmente la direzione in cui essi agiscono. Onde le leggi del prezzo corrente dei cambi sono in questa seconda ipotesi alquanto diverse da quelle della prima. L'ipotesi di un prezzo d'equilibrio variabile è, ben guardando, più conforme alla realtà dell'altra. Infatti, se nel caso del cambio tra paesi a circolazione metallica e a tipo monetario uguale il prezzo d'equilibrio, cioè il pari dei cambi è fisso e costante, nel caso di paesi a corso forzoso tale prezzo è variabile. Quindi le leggi del prezzo corrente da noi formulate nella prima parte di questo capitolo vanno considerate nulla più che come una prima approssimazione alla realtà. Per poter quindi portare tali leggi ad un grado di maggiore approssimazione noi dovremo abbandonare a questo punto la prima ipotesi per assumere la seconda, studiare cioè il modo in cui il prezzo corrente dei cambi si comporta nei vari casi, supponendo variazioni simultanee del prezzo di equilibrio. E per farlo non avremo che a coordinare fra loro le leggi del prezzo di equilibrio e del prezzo corrente dei cambi fin qui studiate separatamente e considerarle, il che è in realtà, come operanti simultaneamente.

20. — Noi abbiamo visto che il prezzo d'equilibrio dei cambi di un dato paese dipende dal grado d'inflazione della cicolazione di questo, considerato

in rapporto allo stato della circolazione degli altri paesi se questi sono a circolazione normale, o al grado d'inflazione della circolazione di questi se trattasi di paesi essi stessi a corso forzoso, cioè in breve dal grado comparativo d'inflazione monetaria. Ed abbiamo visto altresì che, come conseguenza di ciò, il prezzo d'equilibrio del cambio può variare, sia per mutamenti del grado d'inflazione della circolazione del paese a cui viene riferito, sia per mutamenti dello stato della circolazione mondiale o mutamenti del grado d'inflazione della circolazione degli altri paesi. Ora lo stato d'inflazione della circolazione dei paesi a corso forzoso e degli altri paesi, dipende, come si è visto del pari, da vari elementi e cioè dalla quantità del medio circolante, qualunque esso sia, in effettiva circolazione, dalla rapidità di circolazione del detto medio circolante, dal movimento degli affari. Onde mutamenti del prezzo d'equilibrio dei cambi possono verificarsi in dipendenza di mutamenti isolati o combinati degli elementi indicati nel paese considerato o negli altri. Dal che deriva una complessa casistica di combinazioni varie. Trattasi quindi di vedere in qual modo le varie combinazioni, che i mutamenti degli elementi indicati presentano, possono combinarsi a loro volta, con tutte le combinazioni possibili dei mutamenti dei vari fattori del prezzo corrente dei cambi, e vedere in qual modo questo si comporti di fronte ai mutamenti del prezzo di equilibrio e quali modificazioni subiscano le leggi ora esaminate in base all'ipotesi di prezzi d'equilibrio costanti. I mutamenti di questi, qualunque ne sia la misura e la causa determinante, possono essere anteriori, simultanei o successivi ai mutamenti del prezzo corrente. Diverso è come si vedrà, in ciascun caso il comportamento di questo. In tutti i casi però il prezzo al quale, nell'ipotesi di un prezzo d'equilibrio variabile, il cambio tende a ritornare in seguito a un perturbamento che lo sposti dalla sua posizione originaria, è non già il prezzo d'equilibrio iniziale, ma un prezzo diverso da esso e precisamente $>$ o $<$ secondo che nel frattempo il prezzo d'equilibrio sia aumentato o diminuito. Onde il movimento inverso del cambio sarà $>$ o $<$ di quello iniziale, a seconda della direzione nella quale si è frattanto spostato il prezzo di equilibrio.

Ciò premesso passiamo all'esame dei casi principali, ponendo a base di questi, la casistica indicata a proposito del prezzo di equilibrio (1).

I. Se il prezzo d'equilibrio del cambio, mutando alcune delle sue condizioni determinanti, si eleva mentre restano pel momento immutate le condizioni determinanti il prezzo corrente, questo non muterà pel momento; ma sorgendo una divergenza tra il prezzo corrente e quello d'equilibrio, non tarderanno ad entrare in azione i correttivi del primo. Il quale finirà esso pure col rialzare. Ma questo rialzo, essendo provocato, anzichè da un perturbamento del mercato, dalla tendenza naturale del prezzo di questo ad aggiustarsi alle mutate condizioni di equilibrio, sarà anzichè temporaneo, definitivo. E tale aggiustamento si effettuerà tanto più rapidamente, quanto maggiore sarà la parte che in esso avranno come correttivi dei cambi i titoli in confronto dei

(1) Vedi retro: Cap II § 2.

prodotti e servigi, cioè quanto più elevato è il credito che il paese gode e quanto più prontamente e largamente esportabili sono in conseguenza i suoi titoli. Ora un rialzo del prezzo di equilibrio può dipendere da un aumento del grado d'inflazione della circolazione del paese in considerazione, oppure da una diminuzione di tale grado d'inflazione negli altri paesi, oppure da entrambi questi perturbamenti insieme, oppure infine da un aumento del grado d'inflazione in entrambi i gruppi di paesi, ma in diversa misura e precisamente in misura maggiore nel paese in considerazione che negli altri. Onde un dato rialzo del prezzo corrente dei cambi può verificarsi in questo caso non soltanto senza alcun perturbamento *preventivo* delle condizioni determinanti la bilancia monetaria, ma altresì senza alcun perturbamento effettivo dello stato d'inflazione della circolazione del paese considerato. Conclusioni analoghe valgono pel caso inverso di una diminuzione del prezzo d'equilibrio.

II. Se il prezzo d'equilibrio si eleva, mentre il prezzo corrente tende ad elevarsi esso pure per suo conto in una data misura, il rialzo effettivo di questo sarà uguale alla somma dei due rialzi singoli. Infatti la tendenza del prezzo corrente a elevarsi denota la presenza di una data eccedenza di debiti da pagare. Ora questa eccedenza non può pagarsi, entro i limiti di tempo assegnati, se non mediante un dato rialzo del prezzo corrente al di sopra del prezzo di equilibrio. È evidente quindi che se in pari tempo anche questo si eleva, il prezzo corrente, per poter elevarsi al di sopra del prezzo d'equilibrio nella misura data, dovrà rialzare complessivamente in una misura uguale e al rialzo ch'esso avrebbe subito qualora il prezzo d'equilibrio fosse rimasto immutato e al rialzo del prezzo d'equilibrio stesso. Successivamente, come in ogni altro caso, il prezzo corrente tenderà a ribassare per tornare al proprio prezzo d'equilibrio. Ma siccome questo si è in pari tempo elevato, così la misura nella quale il prezzo corrente ribasserà è $<$ della misura in cui esso si è precedentemente elevato. E in questo caso perciò, a differenza degli altri, la fase, ascendente del perturbamento è molto più ampia di quella discendente.

III. Se il rialzo del prezzo d'equilibrio precede i perturbamenti del mercato tendenti a far rialzare il prezzo corrente, questo tenderà inizialmente a spostarsi verso il prezzo d'equilibrio conformente al caso I; ma sopravvenuti i perturbamenti in parola esso accelererà il movimento ascendente; e i risultati definitivi saranno conformi al caso II.

IV. Se il rialzo del prezzo d'equilibrio segue a un certo intervallo il rialzo del prezzo corrente, gli effetti sono da prima conformi al caso di prezzo di equilibrio costante. Successivamente però le azioni e reazioni che sorgono e i risultati definitivi sono conformi al caso II.

V. Se mentre mutano le condizioni determinanti il prezzo corrente in modo da tendere ad elevarlo, il prezzo d'equilibrio diminuisce, i risultati saranno diversi a seconda dei casi e delle condizioni. I casi che possono verificarsi sono i tre seguenti: 1) che il ribasso che il prezzo d'equilibrio subisce sia esattamente uguale al rialzo che il prezzo corrente tenderebbe per suo conto a subire; 2) che ne sia minore; 3) che ne sia maggiore. Nel 1° caso il prezzo

corrente resterà inizialmente immutato, e successivamente tenderà a ribassare fino a raggiungere il nuovo prezzo di equilibro. In questo caso l'intero perturbamento, anzichè constare di due fasi distinte l'una ascendente l'altra discendente del prezzo corrente, consterà della fase discendente soltanto.

Nel 2° caso il prezzo corrente aumenterà inizialmente, ma in misura limitata e cioè in una misura uguale alla differenza tra la misura nella quale si sarebbe altrimenti elevato e la misura in cui il prezzo di equilibrio è ribassato. Nel 3° caso, il prezzo d'equilibrio anche inizialmente ribasserà; e in questo caso perciò si verifica la condizione apparentemente paradossate di un prezzo corrente del cambio, che quantunque sospinto verso l'alto dai fattori che agiscono su di esso direttamente, finisce col ribassare.

VI. Se il ribasso del prezzo d'equilibrio segue il mutamento delle condizioni tendenti a far rialzare il prezzo corrente, questo da prima si eleverà conformemente alle leggi indicate per i casi di prezzo di equilibrio costante, salvo successivamente, come in questi, iniziare la sua graduale discesa. Ma poi a un certo punto esso scenderà bruscamente nella misura corrispondente alla diminuzione del prezzo d'equilibrio, per riprendere successivamente il movimento di lenta diminuzione.

21. — Questi i casi principali che possono presentarsi. Dall'esame di essi risulta che sul movimento del prezzo corrente dei cambi influiscono non soltanto i perturbamenti dei fattori che direttamente agiscono su di esso, ma altresì i perturbamenti del prezzo di equilibrio. Questi due gruppi di perturbamenti furono da noi considerati nella loro azione globale senza specificare caso per caso dai perturbamento di quali singoli elementi essi possano derivare. Ora, a formare il prezzo d'equilibrio concorrono come si è visto vari fattori; e i fattori che agiscono direttamente sulla formazione del prezzo corrente sono essi stessi numerosissimi. Onde i mutamenti di questo, da noi considerati come la risultante dell'azione simultanea di cotesti due gruppi di perturbamenti, sono in realtà la risultante dell'azione combinata di un numero grandissimo di fattori. A chiarire compiutamente le leggi del prezzo dei cambi noi dovremo quindi ora mettere in evidenza l'azione di tutti cotesti fattori. E per farlo non avremo che a scomporre i gruppi di perturbamenti, fin qui considerati globalmente, nei singoli elementi che concorrono a formarli. Per quanto riguarda i perturbamenti che influiscono sul prezzo d'equilibrio, è noto che un dato rialzo di questo può dipendere: 1) da un aumento della quantità del medio circolante nel paese considerato o da una diminuzione di tale quantità negli altri paesi; oppure 2) da un aumento della rapidità di circolazione della moneta nel primo paese o da una diminuzione di tale rapidità nei secondi; oppure 3) da una diminuzione del movimento degli affari nel primo paese o da un aumento di tale diminuzione nei secondi; oppure 4) da tutte le possibili permutazioni binarie, ternarie ecc., cui questi sei gruppi di perturbamenti possono dar luogo; oppure infine 5) dalla semplice previsione che qualcuno di cotesti perturbamenti, o qualcuna delle loro possibili

permutazioni possa verificarsi in avvenire. In quanto al prezzo corrente il suo rialzo può essere dovuto, per dare soltanto degli esempi, o a diminuzione del grado di fiducia nel paese in considerazione, o a riscatto da parte di questo dei suoi titoli all'estero, o a diminuzione delle esportazioni, o ad aumento delle importazioni, o all'azione combinata di questi ed infiniti altri perturbamenti, oppure infine alla semplice previsione che uno di essi, o alcuni, o tutti insieme si verifichino entro un dato tempo. Ora siccome il prezzo corrente si determina in ogni momento e in funzione dei fattori che direttamente agiscono su di esso e in funzione di quelli determinanti il prezzo di equilibrio, così ogni variazione del prezzo corrente è la risultante dell'azione combinata di variazioni che si verificano in uno, alcuni o tutti i fattori considerati. E un dato mutamento del prezzo corrente in un dato senso e in una data misura può, nei vari casi, derivare dai più diversi perturbamenti o dalle più varie permutazioni di questi, può cioè verificarsi in corrispondenza ai più vari atteggiamenti e spostamenti dei molteplici fattori dell'equilibrio monetario internazionale. Ciò torna a dire che nei singoli casi concreti non esiste una correlazione costante tra i movimenti del cambio in un dato senso e i movimenti di ciascuno dei singoli fattori che concorrono a determinarlo, nel senso corrispondente all'azione individuale di ciascuno di essi. Un dato rialzo del cambio, per dare un esempio, può verificarsi in corrispondenza sia ad un aumento che a una diminuzione del medio circolante nel paese considerato, sia ad una diminuzione che ad un aumento di tale medio circolante negli altri paesi, sia ad un aumento che ad una diminuzione della rapidità di circolazione nel primo paese, sia ad una diminuzione che ad un aumento di questa negli altri, sia ad una diminuzione che ad un aumento del movimento degli affari nel primo paese, sia ad un aumento che ad una diminuzione di tale movimento negli altri paesi, sia ad un aumento che ad una diminuzione dello sbilancio commerciale, sia ad un aumento che ad una diminuzione delle importazioni o esportazioni di titoli, sia a un mutamento in dato senso che in senso inverso di uno qualsiasi degli altri fattori determinanti. E se ciò vale per il senso dei vari mutamenti, vale altresì per la misura di ciascuno di essi.

Questa mancanza di corrispondenza costante tra la direzione e la misura del movimento dei cambi e la direzione e misura dei movimenti di ciascuno dei suoi fattori determinanti, è poi più che mai accentuata nei casi in cui questi movimenti siano preveduti dagli speculatori, e l'azione di questi si esplichi in modo perfetto; perchè in questo caso tale azione, antecipando i movimenti del cambio, dovuti a movimenti futuri dei vari fattori, sopprime anche ogni corrispondenza cronologica tra i primi e i secondi, e crea l'illusione che quelli si verifichino indipendentemente da questi, o derivino da perturbamenti diversi da quelli da cui hanno effettivamente origine.

22. — Ma il prezzo d'equilibrio dei cambi, che rappresenta il centro attorno a cui gravita il prezzo corrente, ben lungi dal rimanere immutato nel corso del processo di aggiustamento del mercato, come per semplicità ab-

biamo supposto fin qui, si sposta temporaneamente dalla sua posizione iniziale. Onde la dinamica del mercato è in realtà più complicata di quanto non risulti dalle indagini precedenti.

Si supponga infatti che, per una causa qualsiasi, sorga in un dato paese una data eccedenza di debiti da pagare all'estero, e il prezzo corrente del cambio in conseguenza si elevi. È noto che il rialzo del cambio di un paese su altri paesi tende al elevare nel primo i prezzi dei beni d'esportazione e d'importazione e a deprimere negli altri paesi i prezzi di tali beni. Ora se contemporaneamente non si modificassero nei vari paesi gli altri fattori della equazione degli scambi, cioè non mutasse in essi la quantità relativa del medio circolante, ai mutamenti dei prezzi di questi due gruppi di beni nel senso indicato, seguirebbero nei limiti di ciascun paese, mutamenti inversi e corrispondenti dei prezzi dei gruppi rimanenti di beni; e il livello generale dei prezzi rimarrebbe immutato in tutti i paesi. Ma invece per effetto del rialzo del prezzo del cambio di un paese su altri, le importazioni delle varie categorie di beni, tendono, come si sa, a diminuire immediatamente nel primo paese, le esportazioni ad aumentare immediatamente. Ed è appunto pel tramite dell'aumento delle esportazioni e della diminuzione delle importazioni, che il paese riesce a pagare immediatamente parte dei suoi debiti. Da ciò deriva nel primo una diminuzione, negli altri paesi un amento della massa dei beni circolandi, causa nel primo di aumento, nel secondo di diminuzione del livello generale dei prezzi. In conseguenza di ciò aumenta il rapporto nel quale i prezzi di tali paesi stanno fra loro, aumenta cioè il prezzo d'equilibrio dei cambi. Onde nella prima fase del processo di aggiustamento del mercato, al rialzo del prezzo corrente s'accompagna il rialzo del prezzo d'equilibrio.

Il prezzo corrente, spostandosi dalla sua posizione iniziale, tende, come si sa, ad elevarsi fino al prezzo al quale, per l'azione immediata e remota che il suo rialzo esercita sulle importazioni ed esportazioni complessive, le prime si contraggono in tale misura e in tale misura si estendano le seconde che ne risulti e si formi, entro i limiti di tempo necessari, una eccedenza complessiva di queste su quelle esattamente uguale all'eccedenza dei debiti da saldare. Ma ad ogni rialzo del cambio le importazioni e le esportazioni complessive si modificano in ragione non già della misura assoluta di tale rialzo, bensì della misura in cui il prezzo corrente eccede il proprio prezzo d'equilibrio. Ora il prezzo d'equilibrio del cambio, anzichè rimanere fisso, tende in caso di rialzo del prezzo corrente come si è visto ora, esso pure ad elevarsi. Onde il prezzo corrente si eleva fin al limite al quale, avuto riguardo al rialzo simultaneo del prezzo d'equilibrio, la differenza tra questo e quello risulti tale da provocare, nei limiti di tempo necessari, un'eccedenza delle esportazioni sulle importazioni dei vari beni nella misura indicata. E tali condizioni individuano la posizione di equilibrio temporaneo del mercato.

Ma perchè in cotesta posizione il prezzo corrente risulti più elevato del prezzo d'equilibrio è necessario che nel passaggio del mercato dalla posizione iniziale alla posizione in parola, il primo si elevi più del secondo. Onde prezzo

corrente e prezzo di equilibrio si elevano in questa prima fase simultaneamente. Ma il primo in misura maggiore dell'altro.

Ma raggiunta la posizione d'equilibrio temporaneo, il mercato trovasi presto o tardi sottoposto all'azione remota dei vari correttivi. E sotto la pressione di questi il prezzo d'equilibrio e il prezzo corrente non tardano a retrocedere verso la posizione iniziale. Infatti nella posizione di equilibrio temporaneo in parola il prezzo corrente, come è noto, è superiore al prezzo d'equilibrio. Ora esistente fra i due prezzi tale divergenza sorge nel paese a cambio sfavorevole la convenienza ad aumentare la produzione delle merci d'esportazione e d'importazione; convenienza che, ove le forze equilibratrici sieno di fatto operanti, non tarda a determinare un aumento effettivo della produzione di tali beni. E quest'aumento non tarda a provocare l'ulteriore espansione delle esportazioni e l'ulteriore contrazione delle importazioni, necessarie a completare il pagamento dell'eccedenza dei debiti da saldare. Ma di mano in mano che tale pagamento si effettua, diminuendo l'eccedenza della domanda sull'offerta di lettera di cambio, il prezzo corrente di queste tende via via a scemare. E così al suo primiero rialzo segue la sua graduale diminuzione.

Ma di mano in mano che il prezzo corrente del cambio diminuisce, il prezzo dei beni d'importazione e d'esportazione scema nel primo paese, si eleva negli altri. Ora se in pari tempo non mutassero nei vari paesi gli altri fattori della rispettiva equazione degli scambi, cioè non mutasse in essi la quantità relativa del medio circolante, anche in questa seconda fase ai mutamenti dei prezzi di questi due gruppi di beni nel senso indicato, seguirebbero, nei limiti di ciascun paese, mutamenti inversi e corrispondenti dei prezzi dei gruppi rimanenti di beni; e il livello generale dei prezzi rimarrebbe in definitiva immutato. Ma così invece non è. Il ribasso del cambio, all'atto stesso in cui modifica nei vari paesi il prezzo dei beni d'importazione e d'esportazione, tende a mutare in essi in tal modo la quantità relativa del medio circolante, da produrre in ciascun paese un mutamento del livello generale dei prezzi nello stesso senso del mutamento dei prezzi dei beni indicati.

Infatti quanto più il prezzo del cambio è elevato, tanto più rilevante, come è noto, è l'eccedenza delle esportazioni sulle importazioni dal primo paese e tanto più rilevante è, per riflesso, l'eccedenza delle importazioni sulle esportazioni negli altri paesi. Ma quanto maggiore è tale eccedenza, tanto minore è la massa dei beni che rimane disponibili nel primo paese, e tanto maggiore la massa di quelli che diviene disponibile negli altri. Onde finchè il cambio rimane elevato la quantità dei beni disponibili e quindi circolandi continua a mantenersi limitata, cioè inferiore al normale nel primo paese, superiore al normale negli altri. Ma non appena il prezzo del cambio cominci a diminuire, scema via via nel primo paese lo stimolo alle esportazioni e il freno alle importazioni; ed effetti opposti si producono negli altri paesi. Ne segue una riduzione graduale dell'eccedenza delle esportazioni dal primo paese, dell'eccedenza delle e importazioni nei secondi. Ora la massa dei beni disponibili e quindi circolandi

in un dato paese in momenti successivi dipende dal flusso dei beni di cui esso in ciascun momento acqu'sta la disponibilità, sia per via di produzione interna, sia per via di scambi esteri e dal flusso di quelli che per via di scambi esteri passano ad altri paesi. Ora di mano in mano che l'eccedenza delle esportazioni diminuisce dal primo paese, scema la massa dei beni che in ciascun momento esso perde pel tramite del commercio estero. Di mano in mano che l'eccedenza delle importazioni diminuisce negli altri paesi scema il flusso dei beni che per tale tramite essi acquistano nei momenti successivi. E perciò, per quanto dipende dalle variazioni del commercio estero, mentre nel primo paese la massa dei beni disponibili tende via via ad aumentare, tale massa negli altri paesi tende via via a dimiuuire. Ben è vero che nel primo paese di mano in mano che l'eccedenza delle esportazioni diminuisce, la produzione dei beni di esportazione e d'importazione si contrae, premuta verso costi marginali più bassi dal ribasso del prezzo di tali beni provocato dal ribasso del cambio; e che negli altri paesi la produzione dei medesimi beni si espande, in conseguenza del rialzo del loro prezzo determinato dalla medesima causa. Ma la misura nella quale la produzione dei detti beni si contrae nel primo paese e si espande nei secondi è necessariamente minore della misura nella quale l'eccedenza delle esportazioni diminuisce nel primo paese e l'eccedenza delle importazioni diminuisce negli altri. Infatti tale contrazione ed espansione della produzione, essendo dovute rispettivamente a diminuzione e ad aumento dei prezzi dei beni relativi, determinano nel primo paese un aumento, nel secondo una diminuzione del consumo dei detti beni, aumento e diminuzione del consumo che non possono verificarsi che a condizione che alla diminuzione e all'aumento della produzione corrispondano mutamenti inversi maggiori della eccedenza delle esportazioni o delle importazioni di cotesti beni. Ma se nel primo paese, mentre la produzione dei beni di importazione e d'esportazione diminuisce, l'eccedenza delle esportazioni scema in misura maggiore, la massa dei beni in esso successivamente disponibili tende necessariamente a aumentare. Se negli altri paesi, mentre la produzione dei beni d'importazione e d'esportazione aumenta, l'eccedenza delle importazioni diminuisce in misura maggiore, la massa dei beni in essi successivamente disponibili deve necessariamente diminuire. Onde, non ostante le variazioni contrarie della produzione, i beni disponibili mutano in definitiva nei vari paesi nello stesso senso in cui tendono a mutarli le variazioni successive del commercio estero. E perciò di mano in mano che il prezzo corrente del cambio diminuisce la massa dei beni disponibili e quindi circolandi aumenta nel primo paese, scema negli altri. Ora l'aumento della massa dei beni circolandi nel primo paese tende a deprimervi il livello generale dei prezzi, la diminuzinne di cotesta massa nei secondi tende ad elevarvi tale livello. Ma se i prezzi aumentano nei secondi e diminuiscono nel primo, il prezzo d'equilibrio del cambio diminuisce. Onde di mano in mano che il pagamento dei debiti verso l'estero prosegue e il prezzo corrente del cambio diminuisce, il prezzo d'equilibrio di questo tende pure a diminuire. Ma di mano in mano che il pagamento di tali debiti

procede scema la somma residuale dei debiti ancor da pagare. Ora quanto minore è tale somma tanto minore è la differenza tra il prezzo corrente e il prezzo d'equilibrio, necessaria a provocare la corrispondente eccedenza delle esportazioni. Quindi di mano in mano che il pagamento procede e i due prezzi diminuiscono, la differenza tra essi deve diminuire. Ma ciò non può avvenire che a condizione che il prezzo corrente diminuisca in misura maggiore del prezzo d'equilibrio. Onde in questa seconda fase, analogamente a quanto avviene nella prima, il prezzo corrente diminuisce in misura maggiore del prezzo d'equilibrio e i due prezzi tendono ad avvicinarsi fra loro.

Ma finchè esista una qualche eccedenza dei debiti da saldare, il prezzo corrente del cambio deve rimanere superiore, per quanto in misura piccolissima, al proprio prezzo d'equilibrio. E finchè una qualche differenza esista fra i due prezzi, permane la tendenza delle esportazioni complessive ad eccedere le importazioni e la tendenza dei due prezzi a ribassare e ad avvicinarsi fra loro. Onde questo processo continua finchè i due prezzi, avvicinandosi gradatamente non sieno venuti a coincidere fra loro. Ciò si verifica non appena l'eccedenza dei debiti esteri sia per intero saldata. La posizione nella quale ciò si verifica è una posizione di equilibrio stabile. È questa appunto la posizione terminale del mercato.

Ma quale relazione tra questa posizione terminale e la posizione iniziale? In un sistema economico perfettamente fluido all'azione in un dato senso di un perturbamento temporaneo segue una reazione in senso opposto di uguale intensità. L'azione nel caso nostro è rappresentata dall'eccedenza dei debiti da pagare e dal rialzo del prezzo del cambio ch'essa promuove. La reazione dagli effetti diretti e indiretti dell'alto cambio sul commercio estero e sulla produzione dei vari paesi. L'azione importa il trasferimento di una data massa di beni dal paese debitore ai paesi creditori e quindi la rarefazione temporanea di tali beni nel primo paese l'abbondanza di essi negli altri. La reazione determina l'aumento della produzione di cotesti beni, destinato a colmare i vuoti lasciati dal loro trasferimento. E in questo processo di reazione tutte le forze economiche, monetarie e non monetarie trovansi tese verso il punto di equilibrio da cui furono spostate. Ora se la reazione di queste forze è identica all'azione, cui sono sottoposte, alla dimizione iniziale nel primo paese e all'aumento negli altri della massa dei beni disponibili, devono seguire nel primo un aumento e negli altri una diminuzione tali da ripristinare in ciascuno di essi la massa prima esistente. Ma se, pari restando tutte le altre condizioni, la massa dei beni disponibili tende nei vari paesi a riprendere le dimensioni primitive, anche i prezzi tendono necessariamente a ritornare al livello iniziale. E se i prezzi terminali sono identici nei vari paesi a quelli iniziali, identico a quello iniziale è il prezzo d'equilibrio terminale dei cambi. Onde la posizione terminale del mercato è identica alla sua posizione iniziale.

Due quindi in conclusione, opposti in direzione, ma uguali in misura sono gli spostamenti che il prezzo d'equilibrio e il prezzo corrente subiscono nel caso di un perturbamento di carattere temporaneo. In una prima fase il prezzo

d'equilibrio e il prezzo corrente si elevano, ma il secondo in misura maggiore del primo. Nella seconda fase, premuti dalle forze equilibratrici, essi retrocedono verso il punto di partenza, ripercorrendo entrambi il rispettivo cammino. La posizione terminale del mercato risulta così identica alla posizione iniziale. Ma nel passaggio dall'una all'altra il prezzo d'equilibrio, anzichè rimanere fisso, si sposta nel modo indicato.

Queste considerazioni ci consentono di meglio chiarire la natura e i caratteri del prezzo d'equilibrio del cambio e di precisare la posizione ch'esso occupa nel sistema economico generale. Tale prezzo, come si è visto, si sposta, è vero, temporaneamente ogni qualvolta si sposti il prezzo corrente, perchè per effetto di questo, si modifica il grado d'inflazione. Ma al suo spostarsi tutte le forze economiche, come pure si è visto, entrano immediatamente in azione, per ricondurto alla posizione, alla quale esse vengono a ritrovarsi in equilibrio. E questa sarà una posizione di equilibro statico o di equilibrio dinamico secondo che il sistema economico si trovi in uno stato di quiete o sia in via di spostarsi da una posizione di equilibrio statico ad un'altra. Quindi il prezzo di equilibrio del cambio, che rappresenta il centro di gravitazione delle oscillazioni del prezzo corrente e che è il fulcro di tutta la trattazione del presente lavoro, è non già il prezzo corrispondente a quel qualsiasi grado d'inflazione relativo della circolazione, che può presentarsi in qualsiasi momento, e che può quindi, nel momento in cui lo si considera, risentirsi eventualmente dell'azione perturbatrice di temporanee deviazioni del prezzo corrente, ma bensì il prezzo corrispondente al grado relativo d'inflazione, proprio alla posizione di equilibrio statico o dinamico del sistema economico. E così il prezzo di equilibrio del cambio altro non è in ultima analisi che una funzione, un elemento dell'equilibrio economico generale.

Alquanto diverso da quello ora indicato è, in un caso specialissimo, l'andamento del prezzo d'equilibrio. È questo il caso in cui all'eccedenza dei debiti da pagare provvedano temporaneamente in tutto o in parte le esportazioni dei biglietti. Il fatto che debbasi ricorrere a tale esportazione importa generalmente che il cambio salga a limiti molto elevati. Ora nella fase ascendente del cambio, che precede l'esportazione in parola, il prezzo d'equilibrio segue l'andamento del caso generale indicato. Esso cioè sale coll'elevarsi del prezzo corrente, per quanto in misura minore. Ma le differenze incominciano a partir dal momento in cui le esportazioni dei biglietti entrano in azione. Esportandosi infatti biglietti diminuisce la massa di questi in circolazione: ciò che, deprimendo i prezzi nazionali, tende a deprimere il prezzo d'equilibrio del cambio. Onde in questo caso il prezzo d'equilibrio, anzichè elevarsi per tutta la fase ascendente del prezzo corrente, sale fino al punto a cui incominciano le esportazioni dei biglietti. A partire da questo punto comincia a diminuire e continnua a diminuire finchè le esportazioni dei biglietti proseguano e prosegua in conseguenza il rialzo del prezzo corrente.

Ma la reazione all'aumento di questo non tarda a manifestarsi. Per effetto infatti del contemporaneo rialzo del prezzo corrente e ribasso del prezzo d'e-

quilibrio, s'accentua la divergenza tra questo e quello, e tale divergenza come si sa, tende a creare un'eccedenza delle esportazioni sulle importazioni. Ora le esportazioni dei biglietti, essendo come è noto, un mezzo provvisorio di saldo internazionale, non possono riportare senz'altro il mercato alla sua posizione iniziale di equilibrio. Infatti, finchè tali biglietti si trovano all'estero, essi pesano sui mercati stranieri, e pesando in essi tendono a mantenervi depresso il loro prezzo e conseguentemente a mantenere nel paese emittente i cambi esteri a un prezzo elevato. Il rialzo del prezzo dei biglietti sui mercati esteri, cioè il ribasso del cambio nel paese considerato, non può verificarsi che in seguito al rimpatrio dei biglietti stessi. E questo non può avvenire se non pel tramite di un'eccedenza delle esportazioni sulle importazioni complessive. Orbene il divario tra il prezzo corrente e il prezzo d'equilibrio, che s'accentua all'atto dell'esportazione dei biglietti, tende appunto, come si sa, a creare presto o tardi l'eccedenza delle esportazioni in parola e a stimolare con essa il rimpatrio dei biglietti stessi. Infatti non appena tale eccedenza si manifesti, i paesi stranieri, che importano dal paese considerato più che non esportino, si varranno dei biglietti di tale paese per saldare cotesta eccedenza. E così tali biglietti cominciano a rimpatriare. Ora di mano in mano ch'essi rientrano in paese la loro massa sui mercati esteri diminuisce, quindi elevasi in questi il loro prezzo, cioè diminuisce nel paese considerato il prezzo dei cambi stranieri. E così a partire dal momento, in cui l'eccedenza delle esportazioni comincia a manifestarsi s'inizia la fase discendente di questi. Ma di mano in mano che le esportazioni aumentano e i biglietti rimpatriano, aumenta nel paese emittente la massa del medio circolante ciò che tende ad elevare in esso i prezzi e conseguentemente il prezzo d'equilibrio del cambio. Onde alla diminuzione del prezzo corrente corrisponde l'aumento del prezzo d'equilibrio, e i movimenti convergenti dei due prezzi proseguono finchè tutti i biglietti non sieno rimpatriati. Perciò concludendo, nel caso in cui al saldo della bilancia monetaria concorrano in tutto o in parte le esportazioni dei biglietti, il prezzo di equilibrio del cambio, anzichè spostarsi nella stessa direzione del prezzo corrente spostasi in direzione opposta. Nella fase ascendente di questo a partir dal momento in cui le esportazioni dei biglietti entrano in azione, il prezzo d'equilibrio, anzichè elevarsi coll'elevasi del prezzo corrente tende a diminuire, e continua a diminuire finchè quello continui a salire. Nella fase discendente, mentre il prezzo corrente ribassa il prezzo d'equilibrio si eleva e continua ad elevarsi finchè tutti i biglietti non siano rimpatriati.

Da tutto ciò vedesi, come anche nei casi in cui non si verifichino perturbamenti tendenti a mutare direttamente il prezzo di equilibrio, anche nei casi cioè, in cui questo si assuma come costante, esso non rimane di fatto invariato, mal nel corso del processo di aggiustamento, muta pur tendendo in definitiva a tornare al suo prezzo iniziale. Che se ciò avviene nell'ipotesi in parola, a maggior ragione ciò si verifica nei casi in cui si ponga l'ipotesi di di un prezzo di equilibrio variabile. In questi casi infatti, che come sappiamo, rispondono meglio degli altri alla realtà, all'azione indiretta del prezzo corrente,

come elemento disturbante del prezzo d'equilibrio, precede oppure segue, si sovrappone oppure si contrappone l'azione diretta dei suoi elementi disturbatori. E il prezzo di equilibrio soggiace quindi nel corso del processo di aggiustamento a spostamenti più numerosi che nel caso ora indicato e nella successione di casi sopra esaminati. Ma ogni spostamento del prezzo di equilibrio determina, come si è visto, uno spostamento del prezzo corrente e ogni spostamento di questo reagisce a sua volta sul prezzo d'equilibrio. Ne deriva un intreccio di azioni e reazioni interferenti in vario modo fra loro. E il processo di aggiustamento del mercato, pur pervenendo in definitiva nei singoli casi alle posizioni terminali d'equilibrio indicate nella casistica sopra considerata, è in realtà molto più complicato di quanto non risulti dall'esame della casistica stessa.

24. — Ma questa tendenza del mercato a far ritorno alla posizione iniziale è subordinata, come si è detto, alla condizione che il sistema economico sia perfettamente fluido e che i fattori, che in esso agiscono, possano liberamente operare. Ond'è che ogni qualvolta questa condizione non si verifichi, la posizione terminale del mercato può differire da quella iniziale. Infatti in un sistema economico non perfettamente fluido la reazione delle forze equilibratrici è tarda e incompleta. Tale reazione, come si è visto, consiste nell'aumento della produzione e nella modificazione del commercio estero che il rialzo del cambio provoca nel paese debitore e negli altri. Ora se cotesta reazione, anzich'è completa è parziale, l'aumento della produzione che ne deriva tende ad essere nel paese debitore inferiore alla massa dei beni esportati in pagamento del debito. La quantità dei beni che, a pagamento compiuto, restano in definitiva disponibili, risulta nel paese debitore $<$ e negli altri paesi $>$ di quella iniziale. Il livello a cui i prezzi finiscono coll'aggiustarsi risulta in conseguenza più alto nel primo, più basso nei secondi di quello primitivo. Il prezzo terminale di equilibrio del cambio ne risulta di riflesso più alto. E così il mercato, anzichè retrocedere fino alla posizione iniziale, si ferma a una posizione più elevata di questa. E a tale posizione esso tende per inerzia a rimanere, a meno che all'aumento insufficiente della produzione il paese non supplisca mediante una riduzione dei consumi e a mezzo di questa non riesca a restituire la massa dei beni disponibili alle dimensioni primitive.

Che se poi, per porre anche quest'ipotesi estrema, la produzione del paese considerato non è suscettibile di aumento in nessuna misura, cioè la reazione per via di produzione dell'organismo economico all'alto cambio è nulla, in tal caso il processo di aggiustamento del mercato dei cambi è lento e assai laborioso. Ma è questo un caso limite che esorbita dal quadro dei casi normali, che ci siamo proposti di esaminare nel presente capitolo e di cui rimandiamo quindi la trattazione al capitolo IV.

Padova, R. Università

(*continua*) MARCO FANNO.

Intorno ai "beneficî" del produttore

§ 1. Miriamo a chiarire ed a sviluppare alcune delle idee esposte in un nostro studio precedente, pubblicato in questa stessa rivista (1). Onde evitare ripetizioni, supporremo che il lettore del presente scritto, abbia dinnanzi quel nostro studio.

§ 2. Caso (α). Sussiste, al punto d'equilibrio, la relazione

$$p_a - \pi_a = 0 \ . \tag{1}$$

Il beneficio, espresso in numerario, del produttore della merce A è nullo in quel punto. Pertanto, se supponiamo tale beneficio realizzato in una merce qualsiasi B, C,... o nella stessa merce A, che il produttore di A acquisterà rispettivamente da altri produttori o da sè stesso, il residuo in una di tali merci sarà pure nullo (2).

Conviene alle volte, come vedremo al caso (γ), ritenere che il beneficio del produttore di A sia espresso sotto forma di un residuo, al punto d'equilibrio, della merce stessa A, residuo che indicheremo con R_{1a}, R_{2a},... a seconda che esso si suppone realizzato dalla impresa 1, 2,... Per una impresa qualsiasi, non specificata i, scriveremo, pertanto R_{ia}. Se l'impresa è unica, come nel caso del monopolio, ogni indice per individuarla vien meno, e scriveremo quindi semplicemente R_a per indicare il suo residuo nella merce A.

In un regime di libera concorrenza completa, che è quello qui considerato, al punto d'equilibrio avremo allora

$$p_a R_{ia} = (p_a - \pi_a)\, Q_{ia} = 0 \ , \tag{2}$$

in cui Q_{ia} indica la quantità totale prodotta di A, in quel punto, da una impresa qualsiasi i.

---

(1) G. SENSINI, *I « beneficî » del produttore*, in *Giorn. degli Economisti*, fasc. marzo 1922.

(2) Tale condizione è infatti equivalente all'altra dell'eguaglianza, al punto d'equilibrio, per ciascuna impresa, del prezzo totale di vendita di una merce al suo costo totale di produzione.

L'esprimere un beneficio « in numerario », è un semplice artifizio di contabilità, poichè il numerario, pur servendo come unità di misura nei computi, non interviene materialmente negli scambi. Di fatto quindi un beneficio è sempre realizzato in un bene economico (merce, o servigio di capitali). Tra tali beni è inclusa la moneta, la quale interviene materialmente negli scambi.

§ 3. Caso (β). Sussiste, al punto d'equilibrio, per l'impresa produttrice, la relazione

$$p_a = \pi_a + \mathbf{B} \quad . \tag{3}$$

Tanto i prezzi quanto i coefficienti di produzione essendo ritenuti costanti, e non sussistendo spese generali della produzione indipendenti dalla quantità prodotta della merce *A*, i casi più comuni dell'esistenza di **B** sono due:

Caso (β_1). Il beneficio unitario (cioè per ciascuna unità di merce prodotta) **B**, è fissato dalla legge, ed è minore, o tutto al più eguale, a quello che il produttore di *A* conseguirebbe liberamente da sè in un regime di monopolio completo. Al solito, anzichè in numerario, quale risulta dalla (3), quel beneficio può essere espresso in una merce qualsiasi *B*, *C*,... e nella stessa merce *A*.

Caso (β_2). Il beneficio totale (cioè ricavato dalla vendita dell'intera quantità prodotta) **B**, risulta dalla relazione

$$(p_a - \pi_a)\, Q_a = massimo \quad , \tag{4}$$

in cui p_a, ed anche π_a, possono considerarsi quali funzioni di Q_a, che rappresenta la quantità totale di *A* prodotta, al punto d'equilibrio, dall'unica impresa esistente sul mercato (1).

I coefficienti di produzione essendo costanti, la variabilità di π_a in funzione di Q_a, va intesa nel senso che chi ha il monopolio della produzione di *A*, può contemporaneamente godere del monopolio della compera dei servigi di certi capitali *S*, *T*,..., onde egli agirà non solo su p_a, ma anche su p_s, p_t,... mirando per tal via a rendere minimo il costo di produzione della merce.

Al solito, anzichè in numerario, quale risulta dalla (4), il beneficio può essere espresso in una merce qualsiasi *B*, *C*,... e nella stessa merce *A* (2).

(1) Manifestamente se il beneficio si suppone realizzato in un bene diverso dalla merce *A*, Q_a rappresenta anche la quantità totale consumata sul mercato al punto d'equilibrio.

(2) Corrispondentemente a tali casi, varieranno talune od altre delle equazioni dell'equilibrio generale.

Già, come si è visto alla nota precedente, se il beneficio è realizzato in una merce qualsiasi *A*, *B*, *C*,... non sussisterà più la condizione che, al punto d'equilibrio, la quantità totale prodotta di quella merce è eguale alla quantità consumata, ma la prima di tali quantità sarà eguale alla seconda aumentata del beneficio dell'impresa.

Possiamo inoltre supporre che il beneficio del produttore, anzichè in una merce qualsiasi *A*, *B*, *C*,... sia realizzato in un servigio di un capitale qualsivoglia *S*, *T*,... Se, ad esempio, questo capitale è *S*, non sussisterà più, al punto d'equilibrio, l'equazione esprimente che la quantità dei servigi di *S* fornita alle imprese dai consumatori, è eguale alla quantità di quei servigi adoperata dalle imprese per la produzione. Ma la prima di quelle due quantità sarà eguale alla seconda aumentata della quantità di servigi necessaria a procurare il beneficio dell'impresa monopolista. Ecc.

Analogamente, anzichè in una sola merce, od in un solo servigio, si può immaginare quel beneficio realizzato ad un tempo in più merci, od in più servigi, e non si avranno in tal caso che a ripetere, con lievi, opportune modificazioni, i ragionamenti precedenti.

§ 4. Caso (γ). Consideriamo ora due intervalli di tempo e due posizioni d'equilibrio.

Il beneficio del produttore di A nella posizione iniziale si riterrà realizzato nella merce A, e, come già facemmo, lo indicheremo, per un produttore qualsiasi i, con R_{ia}, quantità che aggiunta alle analoghe, se ve ne sono (1), esprime quindi la differenza, in quella posizione, tra la quantità prodotta e la quantità consumata di A sul mercato preso in esame. Se nel primo intervallo di tempo sussiste un regime di libera concorrenza completa, R_{ia} si annulla, come sappiamo, al punto d'equilibrio. Se invece in quell'intervallo sussistono altri regimi, residui R_{ia} permarranno in tale punto, onde avremo come beneficio (espresso in numerario) del produttore

$$B_{(1)} = p_a R_{ia} = (p_a - \pi_a)\ Q_{ia}\ , \tag{5}$$

il simbolo $B_{(1)}$ indicando che il beneficio totale dell'impresa i è conseguito nella prima posizione d'equilibrio (2).

§ 5. Passiamo al secondo intervallo (3). Le condizioni economiche essendo, per ipotesi, cangiate, anche il prezzo della merce A sarà, in generale, diverso nella seconda posizione da quello che esso era nella prima, onde il possessore del residuo R_{ia} realizzerà, in generale, un certo beneficio (positivo o negativo) pel passaggio del sistema economico dalla prima posizione alla seconda.

Se p'_a indica il prezzo unitario di A in quest'ultima posizione, tale beneficio sarà dato da

$$B_{(1\text{-}2)} = (p'_a - p_a)\ R_{ia}\ , \tag{6}$$

il simbolo $B_{(1-2)}$ indicando appunto che il beneficio (espresso in numerario) è conseguito passando dalla prima alla seconda posizione d'equilibrio.

---

(1) Anzichè un solo residuo R_a, presso un unico produttore, come nel regime di monopolio, sussisteranno residui vari R_{1a}, R_{2a}, ... più o meno diversi tra loro, presso vari produttori, qualora nel primo intervallo la produzione abbia luogo in un regime così detto di libera concorrenza incompleta, del quale ci occuperemo più innanzi.

(2) Quanto qui diciamo si applica naturalmente anche ai casi più generali, che esamineremo tra poco, in cui, nel primo intervallo, si considerano prezzi e coefficienti di produzione variabili, e si ammette l'esistenza di spese generali indipendenti dalle quantità di merci prodotte.

(3) Giova considerare, a scopo di semplificazione teorica, tali intervalli come successivi ed eguali tra loro. Sono, ad esempio, tutti di 12 mesi, contati dal 1° gennaio al 31 dicembre; le equazioni dell'equilibrio si riferiscono tutte al 31 dicembre di ciascun anno; si raffrontano fenomeni aventi luogo in un anno con quelli aventi luogo nell'anno immediatamente seguente.

Il lettore non dimentichi che questi sono semplici artifizi a cui siamo costretti dallo stato attuale delle nostre conoscenze. In realtà i fenomeni seguono in modo continuo, o quasi continuo, in funzione del tempo; non sussistono, in generale, intervalli di tempo nettamente separabili; prezzi, quantità prodotte, quantità residuate, ecc. ci offrono oscillazioni perpetue, più o meno intense; le equazioni dell'equilibrio economico raffigurano soltanto un equilibrio statico, un semplice equilibrio ideale, che nei casi concreti non sussiste mai; per ritrarre dappresso quei casi dovremmo scrivere le equazioni della dinamica economica; ma esse ci sono ignote.

§ 6. Per includere anche tale caso nella definizione generale, potremo chiamare *beneficio* del produttore, al punto d'equilibrio, la differenza tra il prezzo di vendita ed il costo di produzione della merce, o del servigio del capitale prodotto, ed anche (nel caso si considerino due posizioni d'equilibrio) la differenza tra il prezzo di vendita di un certo residuo della merce nella seconda posizione ed il prezzo di vendita di quella stessa merce nella prima (1).

Gli economisti invece usano dare il nome di *beneficio* del produttore alla differenza tra il prezzo di vendita ed il costo di produzione di un bene economico in un'unica posizione d'equilibrio, mentre riserbano il nome di *rendita* alla differenza tra il prezzo di vendita di un bene in una posizione ed il prezzo di vendita (od il costo di produzione) di quello stesso bene in una posizione antecedente (2).

L'uso di due vocaboli per due fenomeni in fondo poco differenti tra loro,

(1) La considerazione di questa ultima differenza tra due prezzi di vendita, anzichè tra un prezzo di vendita ed un costo di produzione, può naturalmente omettersi nel caso in cui la merce A venga considerata come capitale.

Riferiamoci dapprima ai *servigi* che essa in tal caso rende. Allora il beneficio del produttore di A (il quale si suppone essere lo stesso individuo che poi adopera tale capitale) nel passaggio dalla prima alla seconda posizione d'equilibrio, è sempre costituito dalla differenza tra il prezzo di vendita del servigio nella seconda posizione e il costo di produzione (al nuovo frutto del risparmio) di esso nella prima, in quanto, per convenzione, si ammette l'eguaglianza, nella posizione iniziale, del prezzo di vendita e del costo del servigio medesimo (cfr. per tale convenzione, V. PARETO, *Cours*, § 746; *Manuale* V, § 90 e seg.; inoltre il § 17 del nostro studio precedente).

Consideriamo invece la vendita del capitale stesso A nella seconda posizione, ad esempio per liquidazione dell'impresa. Ebbene, il beneficio, positivo o negativo, del produttore nel passaggio dalla prima alla seconda posizione, sarà espresso, per l'unità del capitale, da

$$\mathbf{B}_{(1\text{-}2)} = \bar{p}'_a - \bar{\pi}_a ,$$

in cui $\bar{p}'_a$ indica appunto il prezzo di vendita di quell'unità nella seconda posizione, e $\bar{\pi}_a$ il costo di produzione di essa nella prima, la lineetta sopra le lettere stando ad indicare che prezzo e costo si riferiscono al capitale anzichè ai servigi di esso.

(2) Ma anche tale nomenclatura, che ha almeno il vantaggio della chiarezza, è seguita da pochissimi. Presso la maggior parte degli economisti il vocabolo « rendita » ha un significato che ciascun autore si crea, più o meno, per proprio conto, alle volte senza curarsi nemmeno di indicarlo con una qualche precisione.

Il lettore, paragoni, ad esempio, cosa voglia indicare quella parola presso SMITH (*Wealth of Nations*, 1776); MALTHUS (*An inquiry into the nature and progress of rent*, 1815); WEST (*Application of capital to land*, 1815); SAY (*Traité d'Écon. pol.*, 1803 ed ediz. 1826); RICARDO (*Principles*, 1817); THÜNEN (*Der isolirte Staat* ecc. 1826); HERMANN (*Staatswirtschaftliche Untersuchungen*, 1832); SENIOR (*An Outline of Pol. Economy*, 1836); CAREY (*The Past, the Present and Future*, 1848); ST. MILL. (*Principles*, 1848); MANGOLDT (*Die Lehre vom Unternehmergewinn*, 1855); SCHÄFFLE (*Die nationalökonomische Theorie* ecc., 1867); JEVONS (*Theory of Pol. Economy*, 1871); LAUNHARDT (*Mathematische Begründung* ecc., 1885); MARSHALL (*Principles*, 1891); CLARK (*Distribution of Wealth*, 1899); ecc. ecc.; e forse dopo potrà non trovare strana la proposta avanzata da chi scrive queste righe, di sopprimere puramente e semplicemente il vocabolo « rendita » nel campo della scienza economica.

mentre è superfluo, toglie la visione d'insieme di fatti che presentano strette analogie (1).

§ 7. Caso (η). Rimandando al nostro studio precedente per la considerazione dei casi (δ), (ε), (ζ), come pure per il calcolo dei beneficî *reali*, anzichè di quelli eventualmente solo *apparenti*, passiamo a svolgere alcune considerazioni intorno ai casi generali in cui si ritengono variabili i prezzi, i coefficienti di produzione, e si ammette, per ogni impresa produttrice, l'esistenza di spese generali indipendenti dalla quantità prodotta di ciascuna merce (2).

Quando null'altro avvertiremo, i simboli hanno il significato ad essi attribuito ai §§ 19-20 del nostro studio precedente.

§ 8. Riprendiamo l'equazione (26) di tale studio, relativa alla merce A, e riscriviamola insieme alle altre relative alle merci B, C, ... Le lettere Q_{ia}, Q_{jb}, ... indicano le quantità rispettivamente delle merci A, B, ... prodotte da imprese qualsiansi i, j, ... nel punto considerato. Tale punto non è necessariamente il punto d'equilibrio. Quando lo sarà ciò verrà indicato.

Avremo allora, per un punto qualsiasi della produzione, come costo delle particelle dQ_{ia}, dQ_{jb}, ... quando l'impresa produttrice di A ha già prodotto la quantità Q_{ia}, l'impresa produttrice di B la quantità Q_{jb}, ecc.

$$(7) \quad \begin{cases} \pi_a \, dQ_{ia} = p_s \, a_s \, dQ_{ia} + p_t \, a_t \, dQ_{ia} + \ldots\ldots \\ \pi_b \, dQ_{jb} = p_s \, b_s \, dQ_{jb} + p_t \, b_t \, dQ_{jb} + \ldots\ldots \\ \ldots\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots \end{cases}$$

(1) A ciò ovviare, tentai altrove (nè tale tentativo fu forse da tutti inteso) di unificare quei fatti sotto il solo nome di « rendita » (cfr. G. SENSINI, *La teoria della « rendita »*, Roma, Loescher, 1912). Poi, tenendo presenti gli equivoci a cui questo vocabolo ha dato luogo, ho preferito escluderlo, adoperando il semplice nome di « beneficio » (del produttore, o, in genere, del possessore di un bene), e distinguendo i vari beneficî tra loro con lettere dell'alfabeto.

(2) Come già indicammo nel nostro studio precedente, la teoria generale di tali casi trovasi sparsa nei lavori matematici del PARETO. Noi procureremo di togliere da essa quanto può interessarci pel nostro scopo particolare, mirando anche a rendere chiare dottrine difficili e complesse.

Tali difficoltà e complessità fanno ancor meglio risaltare quanto siano state opportune, in una prima approssimazione, le ipotesi semplificatrici del WALRAS circa i prezzi costanti, i coefficienti di produzione costanti, e l'inesistenza di spese generali. Sebbene queste due ultime ipotesi, specialmente, si scostino non poco dalla realtà, è per averle adottate che WALRAS potè scrivere le equazioni della produzione, presso a poco come KEPLERO potè darci le leggi del moto dei pianeti, per avere, fortunatamente, ignorato una folla di fenomeni che furono scoperti dagli astronomi a lui posteriori.

Chi scrive queste righe è dovuto ritornare anch'egli alle ipotesi walrasiane per poter scrivere, in prima approssimazione, le equazioni dell'equilibrio economico finanziario, nel caso delle imposte e della libera concorrenza economica (cfr. G. SENSINI, *Le equazioni dell'equilibrio economico-finanziario, per un punto dato, nel caso delle imposte e in un regime di libera concorrenza economica*, in *Rivista ital. di Sociologia*, fascicolo ottobre-dicembre 1920), mentre, per non aver saputo, o voluto, seguire simili vie semplificatrici, l'EDGEWORTH si è precluso l'accesso alla teoria generale della produzione, rispetto alla quale anzi, egli espresse persino l'opinione che essa non potesse essere trattata utilmente (a causa della sua complessità) mediante un sistema d'equazioni simultanee!

In quanto segue, riterremo sempre la produzione di ciascuna merce A, B,... indipendente da quella delle altre, cioè riterremo che ciascuna di quelle merci sia prodotta da una impresa separata.

§ 9. Ammettiamo dapprima costanti, per le successive porzioni barattate, i prezzi p_s, p_t,... dei servigi dei capitali e consideriamo le diverse specie di variabilità dei coefficienti di produzione a_s, a_t,... b_s, b_t,...

Distingueremo la variabilità *tecnica* di essi dalla variabilità *economica* (1). Qui dobbiamo occuparci della prima.

§ 10. Mano, mano che le cognizioni tecniche di una popolazione cangiano, cangiano anche i valori di quei coefficienti. Ma tale specie di variazione, sino a che ci limitiamo a considerare una sola posizione d'equilibrio, a noi non interessa.

Supponiamo dunque fissato un certo stato di quelle cognizioni. Ebbene in tale stato l'esperienza ci mostra parte dei coefficienti a_s, a_t,... b_s, b_t,... decrescenti, parte costanti, parte crescenti al crescere delle quantità rispettivamente di A, di B,... prodotte. In generale, i coefficienti variabili incominciano coll'essere decrescenti, e, dopo un tratto più o meno lungo della produzione, divengono crescenti (2) al crescere della quantità di merce prodotta (3).

§ 11. Nella realtà, a_s, a_t,... dipendono generalmente solo dalla quantità Q_{ia} della merce A prodotta dall'impresa i; b_s, b_t,... dipendono generalmente solo dalla quantità Q_{jb} della merce B prodotta dall'impresa j; ecc. In tal caso, ricordando che pel momento p_s, p_t,... sono ritenuti costanti, ciascuna delle (7) può essere integrata, e tali integrali, aumentati delle spese ge-

(1) Come è noto, la variabilità economica è data dalla circostanza che nella produzione di una merce A, l'aumento di alcuni coefficienti a_s, a_t,... può essere tecnicamente compensato dalla diminuzione di altri a_u, a_v,... e analogamente per quanto riguarda i coefficienti b_s, b_t,... b_u, b_v,... nella produzione di B; ecc.

L'impresa quindi, tenuto conto del prezzo dei servigi dei vari capitali, sceglierà quelle combinazioni che rendono minimo il costo totale di produzione della merce considerata, e tale condizione, unita alla legge di compensazione che collega tra loro i coefficienti, ci permette, come è noto, la determinazione di questi.

Quella stessa condizione, o meglio quel gruppo di condizioni (una per ciascuna impresa), esprimenti che il costo di produzione deve essere minimo al punto d'equilibrio, ci concederà di determinare come si ripartisce, in quel punto, la produzione di A tra più imprese che fabbricano tale merce, cioè ci permetterà di determinare le quantità Q_{1a}, Q_{2a},... prodotte rispettivamente dalla impresa 1, dalla impresa 2, ecc.

(2) È quanto non tengono presente coloro i quali credono che la decrescenza dei coefficienti debba condurre alla concentrazione delle varie imprese in una sola impresa.

(3) Come è noto, a seconda della variazione dei coefficienti di produzione in funzione della quantità di merce prodotta, si avranno, sotto tale aspetto, regimi di libera concorrenza completa od incompleta. Per coefficienti costanti o decrescenti la concorrenza è completa; è incompleta invece per coefficienti crescenti.

Al solito, occorre non confondere i fenomeni che si manifestano lungo il cammino per raggiungere il punto d'equilibrio con quelli che hanno luogo quando l'equilibrio è raggiunto, e bisogna non estendere a tutte le imprese, considerate nel loro complesso ragionamenti che hanno senso solo se applicati alla produzione di ciascuna impresa considerata distintamente dalle altre (caso dei coefficienti decrescenti).

nerali, ci forniranno i costi totali delle quantità prodotte rispettivamente di A, di B, ecc. dall'impresa considerata.

12. Abbiamo supposto costanti i prezzi p_s, p_t, ... dei servigi dei capitali. Se invece essi variano per le successive porzioni barattate, occorrerà per potere integrare le (7) che ci sia noto l'ordine secondo cui sono prodotte le merci A, B, ..., essendo manifesto, ad esempio, che quando p_s dipende dalla quantità già impiegata dei servigi del capitale S, il costo di produzione della merce A cangerà a seconda che A è prodotta prima o dopo di B; ecc.

§ 13. Applichiamo ora le nozioni sopra esposte alla teoria dei beneficî del produttore, e consideriamo, al solito, la produzione della merce A.

Ammesso che per le (7) siano sodisfatte le condizioni di integrabilità, la prima di esse ci dà come espressione del costo totale di produzione di A, per l'impresa produttrice i, al punto d'equilibrio

$$\Pi_a = \Pi_{oa} + \int_0^{Q^o{}_{ia}} (p_s a_s + p_t a_t + \ldots\ldots) \, dQ_{ia}, \tag{8}$$

in cui Π_{oa} indica, come sappiamo, le spese generali della produzione, Q_{ia} la quantità prodotta di A in un punto intermedio, e $Q^o{}_{ia}$ la quantità prodotta di A al punto d'equilibrio.

D'altro canto, il prezzo totale di vendita (1) sarà dato in questo punto, da

$$P_a = \int_0^{Q^o{}_{ia}} p_a \, dQ_{ia}, \tag{9}$$

in cui $Q^o{}_{ia}$ e Q_{ia} indicano ora rispettivamente la quantità consumata di A al punto d'equilibrio e la quantità consumata della stessa merce in un punto intermedio prima di arrivare alla posizione d'equilibrio.

Raffrontando quindi la (8) e la (9) tra loro, vedremo se sussiste, o no, un beneficio dell'impresa in tale posizione.

---

(1) Noi supponiamo che p_a varii in funzione della quantità *complessiva* di merce A venduta dall'impresa. Se invece si volesse ammettere che quel prezzo varii in funzione della quantità di A venduta a *ciascun* consumatore (il che può aver luogo se le varie imprese produttrici di A si accordano nel far prezzi differenti ai compratori a seconda della quantità di merce acquistata da ciascuno di essi), il prezzo della merce non sarebbe più unico sul mercato in un dato momento, ma sarebbe diverso a seconda dei compratori della merce.

Se indichiamo con (1), (2), ... questi compratori; con $p_{(1)a}$, $p_{(2)a}$, ... i prezzi ai quali la merce A è rispettivamente venduta a ciascuno di essi; con $Q_{(1)a}$, $Q_{(2)a}$, ... le quantità di merce rispettivamente da essi consumate in un punto intermedio, mentre gli stessi simboli con uno zero in alto indicheranno i valori di quelle quantità al punto d'equilibrio; avremo, come incasso totale dell'impresa in tal punto, invece della (9) del testo,

$$P_a = \int_0^{Q^0{}_{(1)a}} p_{(1)a} \, dQ_{(1)a} + \int_0^{Q^0{}_{(2)a}} p_{(2)a} \, dQ_{(2)a} + \ldots\ldots \tag{1}$$

sussistendo, ben inteso, l'eguaglianza

$$Q^o{}_{ia} = Q^o{}_{(1)a} + Q^o{}_{(2)a} + \ldots\ldots \tag{2}$$

Ciascun termine del secondo membro della (1) figurerà poi tra le spese del corrispondente individuo nelle equazioni di bilancio dei consumatori.

§ 14. Ammettiamo che sussista in essa la relazione

$$P_a - \Pi_a = 0 \,. \tag{10}$$

Il beneficio dell'impresa è nullo. Ma affinchè si abbia un regime di libera concorrenza completa, l'esistenza della (10) è condizione necessaria, non sufficiente. A quel fine occorre anche che sia sodisfatta la relazione

$$p_a - \pi_a = 0 \,, \tag{11}$$

in cui p_a e π_a indicano ora rispettivamente il prezzo di vendita ed il costo di produzione dell'ultima particella di A quando si è arrivati alla posizione d'equilibrio.

Ma, come già sappiamo, la (10) e la (11) possono non essere contemporaneamente sodisfatte, il che dà luogo a casi di beneficio delle imprese.

§ 15. Caso (θ). Sussistono, al punto d'equilibrio, le relazioni

$$P_a = \Pi_a + \mathbf{B} \,, \quad p_a - \pi_a = 0 \,. \tag{12}$$

Siamo in un regime di libera concorrenza incompleta. La quantità **B** rappresenta il beneficio (espresso in numerario) del produttore considerato.

Se si suppone quel beneficio realizzato in una merce qualsiasi A, B,..., sussisteranno nella posizione d'equilibrio presa in esame, residui vari (a seconda delle imprese) di ciascuna di quelle merci, e, al cangiare delle condizioni economiche, tali residui potranno dar luogo ai beneficî relativi al passaggio del sistema economico da una ad un'altra posizione d'equilibrio, studiati al § 5 di questo scritto (1).

§ 16. Caso (ι). Sussistono, al punto d'equilibrio, le relazioni

$$P_a - \Pi_a = 0 \,, \quad p_a = \pi_a + \mathbf{B} \,. \tag{13}$$

Siamo ancora in un regime di libera concorrenza incompleta, ma diverso dal precedente. La quantità **B** rappresenta il beneficio (espresso in numerario) del produttore considerato, ma tale beneficio è diverso da quello della prima delle equazioni (12).

Se si suppone tale beneficio realizzato in una merce qualsiasi A, B,... valgono le considerazioni del § precedente pel caso del passaggio del sistema da una ad altra posizione d'equilibrio.

§ 17. Caso ($\varkappa$). Possiamo infine immaginare, anche nel caso generale qui considerato, che l'impresa produttrice di A agisca in regime di monopolio.

---

(1) In quel paragrafo, i prezzi della merce residuata sono ritenuti costanti sia nella prima posizione come nella seconda, ma si può immediatamente tener conto della loro eventuale variabilità. In tal caso però, il beneficio (positivo o negativo) derivante dal passaggio del sistema da una ad un'altra posizione, potrà essere occasionato non solo da un cangiamento nell'altezza dei prezzi, ma anche da un cangiamento nella legge di variazione di essi in funzione della quantità di merce venduta.

Dovrà allora sussistere, al punto d'equilibrio, la relazione

$$P_a - \Pi_a = massimo \ , \qquad (14)$$

relazione che il produttore mirerà a sodisfare sia agendo sui prezzi, sia sui coefficienti di produzione.

Se il beneficio **B** (espresso in numerario) risultante dalla (14) si suppone realizzato in una merce qualsiasi *A*, *B*, . . . , valgono, al solito, le considerazioni dell'ultimo capoverso del § 15 per gli eventuali beneficî occasionati dal passaggio del sistema economico da una ad un'altra posizione d'equilibrio.

Camerino, Università.

GUIDO SENSINI.

Intorno alle premesse economiche
della legislazione del lavoro ed alle sue recenti tendenze [1]

SOMMARIO.

I.

L'incerto e difficile periodo che sussegui all'immediata cessazione delle ostilità fu contraddistinto, oltre che da molte altre salienti caratteristiche, anche da una viva irrequietezza e da un senso di malcontento largamente diffuso, che profondamente turbarono la vita economica e sociale di questi ultimi anni.

In mezzo ai conflitti non infrequenti nè lievi, che tra capitale e lavoro sorsero durante il periodo post-bellico, si cercò con provvidenze sociali di prevenire o quanto meno di attenuare questi formidabili urti, dei quali nuove circostanze avevano messo in luce i danni ed i pericoli per l'avvenire di parecchi Stati, di cui la grande guerra aveva scossa la struttura economica ed in parte anche turbato l'assetto sociale.

La legislazione del lavoro progredì infatti sensibilmente durante questi ultimi anni, ed in particolar modo anche in Italia, specialmente nel campo della previdenza sociale, sia per le varie forme di assicurazione introdotte, sia per l'estensione ad esse data durante questo storico periodo.

Proponendoci di esaminare nelle linee generali il recente sviluppo e le attuali tendenze della legislazione del lavoro, per venir quindi a considerarne il fondamento teorico e gli effetti che ne derivano nella vita economica e sociale, converrà innanzi tutto determinare meglio i limiti del presente studio; poichè, quando si parla di legislazione del lavoro, e, più ancora, quando si tratta di legislazione sociale, si ha dinanzi un campo molto vasto.

---

(1) Questo articolo riproduce una parte della trattazione dei problemi del lavoro, svolta nel R. Istituto Superiore di Scienze Economiche e Commerciali di Genova per la chiusura del corso di Economia Industriale.
Ciò valga a spiegare lo svolgimento sintetico di molti problemi del lavoro, che si sarebbero prestati ad una più ampia trattazione.

I Varia è l'estensione data a questi termini — legislazione sociale e legislazione del lavoro — usati spesso come sinonimi nel linguaggio comune. La legislazione del lavoro in realtà non è altro che una parte di quella sociale, che a sua volta abbraccia una multiforme varietà di leggi — un campo che sarebbe invero vastissimo, ove la legislazione sociale fosse intesa nel senso più lato, ad essa da alcuni autori attribuito. Dalle leggi che tutelano le classi lavoratrici a quelle sulla sanità pubblica, dalle leggi sull'istruzione professionale e tecnica a quelle che disciplinano l'emigrazione, dalle norme infine intese a conseguire una più equa distribuzione della ricchezza, a quelle volte a promuovere la pace sociale, è tutto un vasto campo d'azione che potrebbe rientrare nei confini della legislazione sociale. « Secondo il senso lato della parola si dovrebbero ritenere nell'orbita della legislazione sociale — scrive il Chessa — tutte quelle norme legislative, che, non avendo uno stretto carattere giuridico, fanno parte integrante del programma d'azione, che lo Stato deve svolgere per l'elevazione economica o morale delle classi » (1).

Noi non crediamo però che per legislazione sociale possa intendersi, per quanto vasti ne siano i confini, « tutto quel complesso di norme che mirano al benessere della nazione », come il Chessa afferma (2); altrimenti questo concetto verrebbe quasi a coincidere con quello che dell'economia politica avevano un tempo alcuni economisti, tra cui il Sismodi, il quale la considerava come « la scienza che insegna ad assicurare all'umanità il massimo benessere ». Sarebbe davvero un significato troppo lato, che assegnerebbe alla legislazione sociale una troppo vasta portata. Ma, sebbene possano essere molto diverse le opinioni a questo riguardo, conviene pure osservare che la maggior parte degli autori intendono per legislazione sociale, in senso molto più ristretto, quel complesso di norme che si prefiggono di tutelare le classi lavoratrici, facendo così una ben scarsa differenza tra legislazione sociale e legislazione del lavoro.

Per delimitare meglio l'oggetto del presente studio, preferiamo riferirci qui soltanto alla legislazione del lavoro senza occuparci della questione riguardante i confini che meglio converrebbe assegnare alla legislazione sociale, la quale, sorta dapprima col carattere di legislazione operaia, è venuta poi, nel suo crescente sviluppo, allargando sempre di più il proprio campo d'azione.

Considerando a grandi linee l'evoluzione della legislazione del lavoro, vediamo che essa si è sviluppata parallelamente al crescere della grande industria, la quale permise che la classe dei salariati acquistasse maggiore importanza, esercitando quindi una notevole influenza sul Governo così da indurlo a prendere provvedimenti a favore dei lavoratori, il che si avvera specialmente nel periodo, in cui si ha una maggiore elevatezza del salario e si verifica una inevitabile scissione del reddito fra la rendita fondiaria ed il profitto del capitale.

« Tutto quell'insieme di provvedimenti, che va sotto il nome sonoro ed alquanto magnificante di legislazione sociale — scrive Achille Loria — si svolge quale prodotto necessario della scissione del reddito fra la rendita fondiaria ed il profitto del capitale, che erompe a sua volta, per necessità ineluttabile, ad un dato istante dello sviluppo del conflitto economico e politico, che divampa fra i proprietari delle due specie di reddito e costringe l'una o l'altra parte per trionfare del reddito rivale ad invocare l'alleanza del popolo lavoratore, a mezzo di concessioni e di riforme democrateggianti » (3).

I primi inizi di una vera e propria legislazione del lavoro si ebbero col sorgere delle grandi industrie e con l'applicazione delle invenzioni meccaniche, in quello storico periodo detto della « rivoluzione industriale », che determinò e favorì la grande impresa e la conseguente netta separazione tra la classe capitalista e le classi lavoratrici, la quale doveva

(1) F. Chessa, *Il movimento di classe contemporaneo e la legislazione sociale* in « Rivista di Politica Economica », 1921, fascicolo III-IV, pag. 149.

(2) F. Chessa, *ibid.*

(3) A. Loria, *Necessarismo o vincolismo sociale*, in « Rivista Italiana di Sociologia », gennaio-febbraio 1909, pag. 9 e seguenti.

poi più tardi assumere una assai maggiore importanza, allorchè la lotta tra capitale e lavoro divenne più viva e più aspra.

In quella fase dell'evoluzione economica pertanto, nella quale si forma ed acquista speciale importanza la classe dei salariati, possiamo adunque rintracciare le origini di un vero e proprio movimento operaio e della legislazione sociale.

2. — Le prime leggi tutrici del lavoro, come è noto, risalgono al principio del secolo scorso, in Inghilterra dapprima, e poi negli altri paesi, dove gradatamente sorse la grande industria, colla quale si determinò una netta separazione tra la classe dei salariati e le classi capitaliste imprenditrici.

Si tratta da principio di norme legislative tutrici del lavoro dei fanciulli e delle donne, norme spesso saltuarie e scarsamente applicate per mancanza di controllo e di sanzioni adeguate.

Più tardi abbiamo le prime provvidenze a favore degli operai adulti, esplicantisi con la fissazione di un orario normale di lavoro, la quale, trovò, tuttavia, difficile attuazione. Soprattutto nel periodo, che corre dal 1860 al 1870, si osserva uno speciale progresso nella legislazione del lavoro, allorchè le grandi industrie accentuarono maggiormente la separazione tra le altre classi e quella dei salariati, aventi interessi economici e finalità politiche completamente diversi da quelli degli altri gruppi sociali.

Nel lungo cammino da allora percorso dalla civiltà, è stato continuo il progredire della legislazione del lavoro, la quale si manifestò nelle più disparate forme. Dalle leggi protettrici del lavoro delle donne e dei fanciulli a quelle sull'assicurazione obbligatoria contro la disoccupazione, dalle leggi sul riposo settimanale all'assicurazione contro l'invalidità e la vecchiaia, da quelle che tutelano l'igiene e la sicurezza nelle fabbriche all'assicurazione contro le malattie, dalla fissazione di un salario minimo per legge all'intervento statale per stabilire il controllo operaio e per disciplinare le varie forme di arbitrati e di conciliazioni nei conflitti fra capitale e lavoro, è tutto un complesso di provvedimenti a tutela della classe lavoratrice, che caratterizza la presente fase della legislazione sociale.

Un sommario cenno delle più recenti leggi del lavoro ci rivela meglio questa moderna tendenza che, già manifestatasi prima della guerra, si è in questi ultimi anni particolarmente accentuata.

3. — La legislazione del lavoro fece sensibili progressi, non soltanto dopo la cessazione delle ostilità, ma anche durante la guerra. Furono, è vero, evitate, per le esigenze inesorabili della preparazione bellica, le leggi restrittive riguardanti la durata del lavoro, il lavoro di notte e nei giorni festivi, e si ammise, anzi, qualche deroga alle leggi prima introdotte; ma per rimediare al malcontento che sorgeva a motivo del rialzo del costo della vita, si accrebbero in alcuni paesi la regolamentazione legale dei salari, la protezione del lavoro femminile e l'intervento statale nei conflitti fra capitale e lavoro. In Inghilterra, ad esempio, si diede una particolare estensione alla legge sui Comitati per la fissazione dei salari a vantaggio di alcune classi di lavoratori, e furono emanati provvedimenti legislativi per assicurare l'attuazione di un minimo di salari nelle fabbriche di munizioni e nell'agricoltura. In Francia si votò una legge, la quale permetteva la determinazione di un salario minimo per gli operai a domicilio e nell'industria del vestiario (1).

Nell'Europa Centrale dopo il crollo dell'Impero Germanico e dell'Impero Austro-Ungarico, si ebbe l'inizio di una riforma della legislazione del lavoro.

Assai più numerose furono, però, le disposizioni legislative introdotte a favore delle classi lavoratrici nel periodo post-bellico. In molti paesi fu stabilita la giornata normale di lavoro di otto ore, mentre la richiesta di una giornata internazionale di dieci ore soltanto per le donne e per i fanciulli era ancora nel 1914 considerata come una proposta troppo avanzata.

---

(1) *Les tendences de la législation du travail en Europe depuis la guerre* (pag. 1). (« Bureau International du travail » Etudes et Documents), diligente pubblicazione, ricca di precise notizie sul movimento legislativo del dopo-guerra.

Una caratteristica notevole della legislazione del lavoro nel dopo-guerra è costituita dalla tendenza a legiferare in tema di controllo operaio nelle aziende industriali, e da alcuni tentativi per disciplinare con leggi l'arduo problema.

Alcuni precedenti di questa legge si possono, è vero, trovare anche nel periodo prebellico: così, ad esempio, in Inghilterra la federazione dei minatori fece votare la legge del 1912 sulle miniere, riguardante il salario minimo, legge la quale dava facoltà di regolare i salari a Commissioni miste, composte di minatori di proprietari di miniere carbonifere.

Il rapporto Whitley, pubblicato nel 1917, proponeva l'istituzione di un sistema di Consigli paritari, composti di operai e di proprietari imprenditori in alcune industrie, sistema che venne però dal Governo Britannico reso soltanto facoltativo (1).

Ma l'esempio più notevole della tendenza favorevole all'introduzione del controllo operaio è dato dalle leggi sui Consigli di fabbrica tedeschi (2), austriaci (3) e norvegesi (4), le quali di fatto riducono od eliminano molte prerogative, che furono per il passato privilegio della classe capitalista-imprenditrice.

Questa tendenza fu in parte seguita anche da altri Stati. La questione è da noi sinora rimasta allo stadio di progetto, ed il disegno di legge relativo ha suscitato le più vive critiche.

Anche nella Ceco-Slovacchia esistono Consigli delle miniere, i quali funzionano in modo analogo ai Consigli d'impresa tedeschi. Così pure i minatori britannici cooperano coi rappresentanti della classe capitalista imprenditrice nelle Commissioni delle miniere, istituite dalla legge del 1920 sull'industria mineraria.

Nel campo delle assicurazioni sociali sono pure notevoli i progressi compiuti. Le assicurazioni contro la vecchiaia e l'invalidità furono rese obbligatorie in Italia e nella Spagna; e nel Belgio fu votata, nell'agosto 1920, un legge che istituisce le pensioni di vecchiaia sul tipo delle pensioni operaie inglesi.

Anche l'assicurazione contro le malattie del lavoro, già attuata in Francia, in Germania, in Inghilterra, nella Norvegia, nei Paesi Bassi, nella Russia, sta per essere introdotta in alcuni altri paesi, mentre l'assicurazione obbligatoria contro la disoccupazione fu già largamente applicata in diversi Stati dell'Europa.

Notevole pure è la tendenza manifestatasi nel periodo post-bellico, volta a favorire i contratti collettivi, prevalenti in Germania sui contratti privati; anzi, quelli in vigore in una sola località possono essere estesi a tutte le industrie ed a tutti i mestieri, a cui si riferiscono.

Analoga disposizione è stata introdotta in Austria sin dalla fine del 1919. I contratti collettivi di particolare importanza furono ormai estesi a tutte le industrie, nelle quali le condizioni del lavoro sono essenzialmente simili a quelle dell'industria per cui il contratto collettivo è stato originariamente concluso. Una siffatta norma, attenuata però in parte, è stata attuata anche in Francia.

Le norme per la fissazione di un salario minimo, già applicata in Australia, furono estese, durante e dopo la guerra, anche ad alcune classi di lavoratori in Europa. Già prima della guerra la legge inglese sui Comitati per la fissazione dei salari regolava la fissazione delle mercedi per i lavoratori a domicilio e per le industrie ed i lavori soggetti allo « sweating system ». Durante la guerra, il Parlamento francese votò una legge tendente a stabilire un minimo di salario per le donne che lavorano a domicilio nell'industria dell'abbigliamento. Lo stesso carattere presenta la legge norvegese del febbraio 1918, la quale però si estende non soltanto alle donne, ma in genere a tutti coloro che lavorano a domicilio.

Il grande contributo di lavoro dato dalla donna durante la guerra richiamò l'attenzione del legislatore sulle sue condizioni, e particolarmente sul suo impiego in rapporto con le

(1) *Les tendences de la législation du travail en Europe depuis la guerre*, pag. 6.

(2) Legge 4 febbraio 1920 (nella « Série legislative » del « Bureau International du Travail », 1920).

(3) Legge del 15 maggio 1919. » » »

(4) Legge del 23 luglio 1920. » » »

funzioni materne. Il progetto di convenzione di Washington propone che il divieto di lavorare sia stabilito per sei mesi dopo il parto, e che un'indennità adeguata venga concessa per tutto questo periodo di assenza dal lavoro. In attesa che questo progetto sia accolto, speciali indennità in caso di maternità furono stabilite nel 1920, in Germania come in Inghilterra ed in Italia.

Per quel che si riferisce all'igiene ed alla sicurezza nelle industrie, benchè la legislazione del dopo-guerra non presenti nuove tendenze, si ebbero parecchie disposizioni, che segnano la continuazione dell'opera da parecchio tempo iniziata.

Nel 1919 venne stabilito nel Belgio un servizio medico del lavoro, incaricato di completare l'opera degli ispettori del lavoro per tutte le questioni riguardanti l'igiene e la sicurezza del lavoratore nell'industria, e si presero in pari tempo provvedimenti contro le malattie del lavoro. Nuove disposizioni vennero emanate per alcuni lavori riguardanti la fabbricazione dei composti di piombo in Germania (1).

Una tra le speciali caratteristiche della legislazione del lavoro nel dopo-guerra è il miglioramento di condizioni, concesso, in parecchi paesi, ai lavoratori della campagna. Infatti la regolamentazione dei lavori agricoli si è imposta come uno dei compiti essenziali non soltanto per principî di giustizia, ma anche per favorire indirettamente una delle più importanti produzioni. Qualche provvedimento in questo senso era però già stato attuato durante la guerra. In Inghilterra erano infatti state stabilite Commissioni speciali, incaricate della fissazione di salari minimi a vantaggio dei lavoratori della campagna sin dal 1917, e si era in pari tempo ridotto il numero delle ore di lavoro. Diversi provvedimenti vennero attuati a favore della mano d'opera agricola nel periodo post-bellico: in Germania nel 1919 furono concesse speciali garanzie per la fissazione del salario, ed inoltre furono limitate le ore di lavoro; in Italia ebbe inizio dal 1° maggio 1919 l'applicazione della legge sulle assicurazioni contro gli infortuni agricoli, e fu pure esteso ai lavoratori della campagna il sistema dei contratti collettivi. In Francia si fece qualche tentativo per estendere anche ai lavoratori della campagna l'orario delle otto ore, ma questo movimento incontrò gravi difficoltà. Infatti anche alla conferenza internazionale del lavoro, tenutasi a Ginevra il 25 ottobre 1921, il Governo francese si oppose a qualsiasi regolamentazione e fissazione delle ore di lavoro agricolo.

L'attenzione del legislatore è stata inoltre particolarmente rivolta ai conflitti fra capitale e lavoro, divenuti più frequenti e più gravi in questi ultimi anni. L'importanza di questo problema si era già rivelata prima della guerra, come ne fanno fede le numerose istituzioni, create in Europa e specialmente nell'Australia, per facilitare la risoluzione di siffatte controversie. In alcuni paesi, ed in casi speciali, fu imposto durante il periodo bellico l'arbitrato obbligatorio, ed il divieto degli scioperi fu considerato come una necessità di guerra. Però, a parte l'arbitrato obbligatorio — per quanto subordinato ad alcune speciali condizioni —, già preesistente nello Stato di Vittoria ed anche nella Nuova Zelanda, si è notata la tendenza a favorire piuttosto le Corti arbitrali di conciliazione, oppure a prevenire gli scioperi, concedendo agli operai una parte sempre più importante nella gestione delle imprese senza ricorrere al sistema obbligatorio.

In Inghilterra la commissione incaricata di esaminare i rapporti tra imprenditore ed operaio fu contraria all'arbitrato obbligatorio, e la legge britannica del 1919 sui tribunali industriali è pure fondata sul principio del consenso delle parti. L'arbitrato obbligatorio viene invece il più delle volte imposto per impedire che sorgano scioperi nei servizi pubblici, così in Germania il decreto del 10 novembre 1920 proibisce gli scioperi e le serrate nei servizi del gaz, dell'acqua, e in quelli della distribuzione di luce e della forza elettrica, finchè il Comitato di conciliazione abbia emanata la sentenza.

Il principio fondamentale dell'opportunità dell'intervento statale per risolvere in via conciliativa le vertenze tra capitale e lavoro, lasciando soltanto a casi speciali l'arbitrato

(1) *Le tendences de là législation du travail en Europe depuis la guerre*, pag. 17 e segg.

obbligatorio, è stato seguito anche nelle più recenti leggi senza modificazioni sostanziali. Il carattere speciale della legislazione del dopo guerra consiste invece nella tendenza a prevenire questi conflitti concedendo una partecipazione agli operai nell'azienda; e sarà certo assai interessante vedere nel corso degli anni futuri se questo sistema riesca veramente a raggiungere lo scopo che si prefigge.

Oltre allo sviluppo della legislazione del lavoro nei singoli Stati, si venne anche a particolari accordi per dare un indirizzo organico alla legislazione internazionale del lavoro, facendo capo alla Lega delle Nazioni.

Sebbene l'idea della regolamentazione internazionale del lavoro si faccia risalire a molti anni fa per opera di Roberto Owen, il quale rivolse ai plenipotenziari della Santa Alleanza un memoriale per venire ad accordi internazionali per la protezione della classe lavoratrice, e siano pure stati tenuti in epoche posteriori diversi Congressi internazionali del lavoro, in questi ultimi anni la codificazione internazionale delle leggi tutrici della classe operaia fece notevoli progressi. Tanto l'associazione internazionale contro la disoccupazione quanto l'associazione internazionale per la protezione dei lavoratori e quella per le assicurazioni sociali tendono verso questo fine, mirando a creare un organo, che dia carattere ufficiale ed unitario ai loro sforzi. La Conferenza internazionale del lavoro tenuta nel 1919, trattò i punti essenziali sul modo di risolvere i principali problemi internazionali del lavoro, e per quanto sia mancato l'accordo su alcune importanti questioni come, ad esempio, su quella relativa all'orario delle otto ore ed alle limitazioni del lavoro notturno ecc. (1), e molto cammino resti ancora a fare prima di conseguire l'alto fine di unificare le leggi tutrici della classe lavoratrice, pure qualche passo si è compiuto verso la sistemazione del diritto delle genti e verso la codificazione internazionale del diritto operaio.

Mentre dopo la dichiarazione della guerra, tra le gravi preoccupazioni che questa destava, parve quasi che le questioni operaie assumessero minore importanza, si ebbe ancora nel periodo bellico e specialmente nel dopo guerra un intensificarsi di leggi e di provvedimenti a favore della classe lavoratrice. Il lavoro venne sempre più considerato come una vera funzione sociale da sottoporsi alla sorveglianza dell'autorità superiore, mentre si ritenne che le sue forze dovessero venir utilizzate nel miglior modo per il benessere generale.

Per l'evolversi e l'accentuarsi di questa concezione della funzione sociale del lavoro, sotto l'incalzante pressione di una organizzata classe di salariati, che andava sempre accrescendo le richieste e le pretese economiche e politiche per opera del disagio economico creato dalla guerra, la legislazione del lavoro ebbe un notevole incremento. Così in questo vario e multiforme sorgere di leggi e decreti, abbiamo visto, per quanto soltanto in un rapidissimo esame, quali siano state le tendenze e le direttive delle provvidenze sociali.

Resterà a vedere quali delle moderne riforme — di cui alcune furono attuate senza adeguata preparazione sotto l'assillo di necessità urgenti — potranno dare risultati veramente fecondi di benefici e duraturi effetti per l'avvenire della società.

II.

1. — La scienza economica, attraverso alle teorie prevalenti nei diversi periodi, rispecchia l'evolversi della vita industriale. Infatti soltanto in epoca relativamente recente, allorchè la grande industria era sorta determinando un dissidio più notevole tra capitalisti e proletari, i problemi del lavoro furono oggetto di studio e di indagini.

Gli economisti italiani dei secoli XVII e XVIII, i quali assai di frequente studiarono i problemi monetari e quelli annonari, che erano i più urgenti, trattarono invece assai di

---

(1) BUTLER, *The Washington conference* 1919, nel volume di ARTHUR FONTAINE « Review of international La[illegible]ur Legislation », pag. 197 e seg.

rado dei problemi del lavoro, tra i quali quello della disoccupazione presenta sin da allora speciale interesse, e trova in G. B. Ortes un acuto e profondo indagatore.

Il vario atteggiamento degli economisti di quel tempo, relativamente a siffatti problemi, anche se non appare esplicitamente dalle loro opere, può però desumersi dall'orientamento delle scuole economiche circa l'intervento statale.

Considerando i principali indirizzi nel campo della scienza economica, appaiono salienti nei secoli XVII e XVIII, in contrapposto l'uno all'altro, quello della scuola mercantilista e quello della scuola fisiocratica. Mentre la prima era propensa a varie forme di intervento statale, l'altra scuola muovendo dal presupposto che la concorrenza è fonte di ogni bene alla società, era favorevole alla più completa libertà economica, e contraria quindi, in genere, all'azione dello Stato nei rapporti tra capitale e lavoro.

2. — Un indirizzo sotto questi aspetti affine a quello della scuola fisiocratica presenta, a questo riguardo, la scuola classica, propensa essa pure, in linea generale, alla libertà economica, come al solo regime che permetta ad ognuno di esplicare liberamente le proprie attitudini nel modo più conforme agli interessi della società.

I classici dell'economia politica ed i loro seguaci non potevano quindi essere favorevoli ad un'ampia legislazione del lavoro, limitatrice della libera esplicazione dell'attività e delle facoltà individuali; ma non si deve d'altra parte ritenere che essi spingessero troppo oltre la politica del « lasciar fare », nè che troppo rigida ne fosse la pratica attuazione, secondo il loro concetto. E qui è d'uopo anzitutto osservare che un'inesatta interpretazione del pensiero dei classici venne data anche per quel che riguarda l'intervento statale nei rapporti tra capitale e lavoro, come erronea è l'opinione di coloro i quali ritengono che i classici non abbiano ammessa alcuna eccezione al libero scambio, e siano stati assolutamente intransigenti nel loro liberismo, sia in politica commerciale, sia in tutta la politica economica da essi propugnata (1).

È vero che Adamo Smith era convinto che in linea generale, sotto l'aculeo della libera concorrenza, nella libertà e spontaneità dei rapporti economici, si potesse meglio svolgere il progresso economico di una nazione; ma egli, come pure osserva il Marshall, « scoperse numerose ed importanti eccezioni alla legge della libertà naturale » (2).

Riconosce che « l'esercizio della libertà naturale di qualche individuo, che potrebbe compromettere la sicurezza generale della società, sia e debba venire ristretto dalle leggi in qualsiasi Governo, nel più libero come nel più dispotico », e ritiene che il Sovrano, oltre agli altri doveri, abbia anche quello di « proteggere per quanto è possibile ogni membro della società contro l'ingiustizia e l'oppressione di qualsiasi altro membro, ovvero di stabilire un'amministrazione precisa della giustizia » (3).

Adamo Smith, per quanto non abbia trattato espressamente dei problemi del lavoro, che ancora non avevano assunto in quell'epoca una grande importanza, manifesta tuttavia, in diverse parti della sua classica opera, il proprio pensiero favorevole in genere agli interessi della classe operaia. Fu contrario al « truck-system », e ritenne « del tutto giusta ed equa la legge che obbliga gli imprenditori a pagare i lavoratori in denaro anzichè in prodotti » (4). Osservava inoltre che « ogni qualvolta la legislazione cerca di regolare i dissidi sorgenti tra capitalisti ed operai, sono sempre i primi che vengono consultati. Perciò le disposizioni legislative in favore degli operai sono sempre giuste ed eque; ma qualche volta avviene il contrario, quando la legge favorisce i padroni » (5). « Gli imprenditori — aggiunge — sono sempre dovunque in un tacito, ma costante ed uniforme accordo per non elevare la retribuzione dei lavoratori oltre il saggio prevalente in quel

(1) Circa alcune inesatte interpretazioni del pensiero dei classici nel campo della politica commerciale, mi permetto rinviare il lettore che desiderasse più ampie notizie al mio studio: *Intorno al concetto di industria naturale nella letteratura economica*, pubblicato negli « Atti della R. Accademia delle Scienze di Torino » 1916-1917

(2) A. MARSHALL, *Industry and trade*, p. 731.

(3) A. SMITH, *Wealth of nations*, Libro V, Cap. II.

(4) A. SMITH, *op. cit.* Libro I, Cap. X' Parte II.

(5) A. SMITH, *op. cit.*, ibid.

dato periodo » (1), e talvolta si accordano « per abbassare i salari, al disotto del livello normale » (2). E più oltre osservava che, mentre agli imprenditori è concesso di mettersi d'accordo per ridurre i salari dei loro operai, ed essi generalmente fanno una promessa privata o convenzione di non dare più di un certo salario sotto minaccia di una pena, « la legge punirebbe severamente gli operai, se facessero un accordo contrario per non accettare che un certo salario sotto minaccia pure di una pena » (3).

Ma, per quanto lo Smith abbia manifestato in diversi passi i suoi sentimenti favorevoli alla classe lavoratrice e ad alcune norme legislative a vantaggio degli operai, ed abbia fatto cenno dei problemi del lavoro, pure non si soffermò molto su di essi, sopra tutto perchè quando scrisse la sua classica opera non erasi ancora formata una vera e propria classe di salariati, che spingesse il Governo ad attuare importanti leggi a suo favore. Il mondo operaio era ancora sotto l'influenza delle corporazioni di mestiere e delle restrizioni da esse imposte alla libertà del lavoro, restrizioni che lo Smith voleva appunto eliminare. Infatti « la proprietà che ognuno ha del proprio lavoro — egli scrive — come è fondamento originario di tutta l'altra proprietà, così è la più sacra ed inviolabile. Il patrimonio del povero consiste nella forza e nell'abilità delle sue mani; ed impedirgli di servirsi di questa forza e questa abilità nel modo che egli riterrà più conveniente a sè senza recar danno ad altri è un'evidente violazione della più sacra proprietà » (4).

Mentre voleva adunque eliminare siffatte restrizioni dannose alla classe lavoratrice, seppe conciliare i principî della libertà economica con non poche eccezioni alla politica del « lasciar fare » a vantaggio della classe operaia, verso la quale dimostrò particolare benevolenza e simpatia.

G. B. Say manifesta nelle sue varie opere un'affinità di pensiero con Adamo Smith. Anzichè tener conto soltanto dell'egoismo, quale movente delle azioni umane, come erroneamente fu sostenuto da alcuni autori della scuola storica, egli esplicitamente riconosce anche altri fattori, oltre quelli economici, i quali concorrono a determinare la condotta umana, e specialmente il senso di simpatia e di carità che si trasforma in un sistema di beneficenza ben intesa (5). Come vasta ebbe la visione dei moventi dell'azione umana, così rivelò larghezza di vedute anche nella sua concezione della libertà economica. G. B. Say, infatti, è favorevole all'intervento statale in molti rapporti della vita economica, nel tutelare la proprietà industriale, la salubrità degli opifici come nel concedere un equo periodo di riposo alla classe lavoratrice (6). Egli approvò in modo esplicito la legge inglese, che interdiceva l'impiego dei fanciulli al disotto di un certo limite di età, senza nascondere il suo giudizio sfavorevole al sistema delle corporazioni di mestieri ed ai vari sistemi di monopolio (7).

Ricardo nelle sue acute indagini sulle leggi economiche tratta raramente di problemi del lavoro, sebbene i suoi scritti risalgano a quel periodo, nel quale già si stava iniziando il movimento legislativo a tutela delle classi lavoratrici. Non rigidamente legato da principi di un eccessivo liberismo, ammetteva in diversi casi l'intervento dello Stato nella politica commerciale come in tutta la politica economica. Per quanto ritenesse che i salari « regolano la felicità dell'immensa maggioranza di tutta la società », voleva che la loro fissazione fosse lasciata alla libera e giusta concorrenza del mercato, anzichè all'opera del legislatore (8), d'accordo in questo con lo Smith, il quale era pure sfavorevole alla regolamenta-

---

(1) A. SMITH, *op. cit* Libro I, Cap. VIII.
(2) A. SMITH, *op. cit.*, ibid.
(3) A. SMITH, *op. cit.*, Libro I, Cap. X, Parte II.
(4) A. SMITH, *op. cit.* , Libro I, Cap. X, Parte II.
(5 G. B. SAY, *Cours complet d'économie politique*, publié par CHARLES COMTE (Bruxelles, 1844 P. VII Cap. XXXII, p. 479.
(6) G. B. SAY, *op. cit.*, Parte IV, Cap. X, pag. 262.
(7) G. B. SAY, *op. cit.*, Parte IV, Cap. IX, pag. 256.
(8) D. RICARDO, *Principles of political economy*, Cap. V.

zione dei salari (1). In tutta l'opera di Ricardo sono manifesti i sentimenti di simpatia per la classe operaia, sia quando considera gli effetti dell'introduzione delle macchine e le ripercussioni che queste possono esercitare sulla stabilità di occupazione, sia allorchè, in Parlamento sollevò la questione dell'intervento dello Stato per l'istituzione di case operaie.

Inesatta ci appare anche per questa considerazione l'interpretazione data dallo Schultze-Gäwernitz di un passo spesso, citato e troppo spesso travisato, dal quale si vuole concludere che Ricardo considerasse il lavoratore essenzialmente come il mezzo per produrre ricchezza e che, anzichè preoccuparsi degli interessi della classe lavoratrice, avesse essenzialmente di mira la produzione e l'incremento di reddito netto. Vero è che Ricardo scrive: « Ad un individuo, che con un capitale di Lst. 20.000 ottenga un profitto annuale di Lst. 2000 sarebbe perfettamente indifferente che il suo capitale impiegasse cento oppure mille operai, che la merce fosse venduta a Lst. 10.000 o 20.000, purchè in ogni caso il suo profitto non scendesse al disotto di Lst. 2000. L'interesse reale della nazione non è forse lo stesso? » (2). Da questo passo prendono occasione alcuni critici, come lo Schultze-Gäwernitz, per affermare che l'importanza di una popolazione numerosa e la prosperità di milioni di uomini sono fatti indifferenti per Ricardo, il quale considerava unicamente il reddito netto e seguiva i principî di un materialismo unilaterale senza riguardo agli interessi della classe lavoratrice. Anche G. B. Say pare abbia frainteso il vero concetto espresso da Ricardo nella frase citata (3). Ma l'interpretazione sopra ricordata di questo passo appare priva di fondamento, ove lo si consideri in relazione con tutto il contesto. Come bene osserva lo Schüller in un volumetto (4), che meriterebbe di essere meditato da molti facili critici delle teorie dei classici, l'intento di Ricardo era di vedere se l'accrescimento della popolazione aumenti di per sè la potenza di contribuzione della nazione. Egli partiva infatti dalla considerazione che Adamo Smith esagera i vantaggi che una nazione ritrae da un gran reddito lordo in contrapposto ad un gran reddito netto, e dopo aver affermato che soltanto sulla rendita o sul profitto e non già sui salari si può stabilire un'imposta, viene ad asserire il principio sopra esposto relativo alla scarsa importanza, che da questo punto di vista presenta il maggiore o minor numero di operai impiegati. Egli aggiunge infine. « Non è in considerazione di un supposto vantaggio derivante da una grande popolazione, nè della felicità, di cui potrebbe godere un maggior numero di persone, che A. Smith esprime la sua preferenza per questo impiego di capitale, il quale mette in opera la maggior quantità d'industria; ma è essenzialmente fondandosi sulla considerazione dell'aumento di capacità (di pagare l'imposta) del paese » (5). Appunto sotto questo aspetto del rendimento fiscale Ricardo esamina la questione del maggiore o minor impiego di mano d'opera, ond'è che appare destituito di qualsiasi fondamento l'appunto di non tener per nulla conto degli interessi della classe lavoratrice, alla quale invece, come si è visto, egli si mostrò favorevole, accettando in alcuni casi qualche temperamento alla politica del « lasciar fare », sebbene anch'egli soltanto di sfuggita si sia occupato di problemi del lavoro.

Più di frequente di Ricardo, Malthus tratta nei suoi scritti argomenti che direttamente si riconnettono coi problemi del lavoro e cogli interessi della classe operaia, rivelando verso questa una particolare simpatia. Nel « Saggio sulla popolazione » ha pagine eloquenti sull'altruismo e sulla benevolenza a favore dei più deboli, e sostiene che la classe lavoratrice debba essere ben pagata essenzialmente in considerazione della felicità, di cui egli vorrebbe che la grande massa potesse godere. Insiste pure perchè sia migliorata la salubrità degli opifici a vantaggio delle classi lavoratrici, le cui miserevoli condizioni negli

(1) A. SMITH, *op. cit.*, Libro I, Cap. X, Parte II.

(2) D. RICARDO, *Principles of political economy*, Cap. XXVI.

(3) G. B. SAY, Note a pag. 285 e seg. alle opere di RICARDO nelle « Oeuvres complètes de David Ricardo », (Ediz. Guillaumin).

(4) R. SCHÜLLER, *Les économistes classiques et leurs adversaires*, pag. 68.

(5) RICARDO D., loc. cit.

stabilimenti industriali dei dintorni di Manchester sono dal Malthus messe in luce, mentre le più recenti disposizioni legislative a loro tutela sono ricordate (1). Egli aggiunge però che le condizioni dei fanciulli occupati negli opifici sono migliorate in parte per l'iniziativa filantropica dei privati, ma anche per effetto dell'opera del legislatore.

Trattando del problema della disoccupazione si occupò con vivo interesse della sorte delle classi lavoratrici allo scopo di alleviarne i mali. Non già che egli abbia negato, come sostiene Schultze-Gäwernitz, il diritto dell'essere umano ai mezzi di sussistenza; ma, appunto partendo dalla dolorosa constatazione delle condizioni riserbate ad una parte della popolazione, si preoccupò vivamente di trovare i rimedi più efficaci.

È vero che in un passo spesso citato, in cui scrive che «non vi è un posto libero (per il povero) al grandioso banchetto della natura», sembra proclive ad un pessimismo eccessivo; ma nello studiare il problema della disoccupazione e delle condizioni della classe lavoratrice, nel considerare i rimedi, quali l'impiego della mano d'opera esuberante in lavori pubblici e nel dissodamento di terreni, se pure ammetteva che «nulla può compensare la classe operaia di una riduzione nella domanda di lavoro», era convinto però che «l'umanità ed una buona politica imperiosamente richiedono che i poveri ricevano tutto il soccorso che la natura delle cose consente di dare» (2), ed insistette «sull'opportunità dell'intervento dello Stato per migliorare la sorte ed accrescere la felicità della grande massa» (3).

Dall'esame fatto del pensiero di alcuni degli autori fioriti nel periodo classico dell'economia: Smith, Say, Ricardo, Malthus, abbiamo adunque visto come essi ammettessero, nonostante la loro propensione per la libertà economica, opportuni temperamenti alla politica del «lasciar fare», e quindi in alcuni casi l'intervento statale nei rapporti tra capitale e lavoro. E questa tendenza appare più manifesta negli autori posteriori.

Già la vita economica risentiva maggiormente la ripercussione della rivoluzione industriale, mentre più complessa veniva facendosi la struttura sociale. «Siccome l'industria ed i beni della pace vanno sempre più occupando un largo posto nell'esistenza degli individui e delle nazioni — scrive il Chevalier — così è evidente che le grandi imprese atte a favorire gli interessi collettivi dell'industria ed a rinsaldare la pace, devono entrare nella cerchia dell'azione governativa» (4). Egli manifesta esplicitamente la sua approvazione per le leggi limitatrici del lavoro dei fanciulli, «essendo fuori di dubbio che l'eccesso del lavoro dei fanciulli è una delle cause più energiche della degenerazione di razza» (5), e riconosce, nonostante i grandi vantaggi della libertà economica, che la storia «protesta altamente contro la sentenza di interdizione che era stata intimata ai Governi» (6).

Più vasta è la trattazione che dei problemi del lavoro fa lo Stuart Mill, vissuto, come il Chevalier, in quel periodo di trasformazione dell'industria dovuta all'introduzione delle macchine ed ai perfezionamenti tecnici. Specialmente nell'ultimo capitolo del libro V dei suoi «Principi di Economia Politica», accoglie diversi temperamenti del liberismo, ammettendo l'intervento statale allorchè una funzione socialmente vantaggiosa possa compiersi unicamente dallo Stato, o meglio da questo che dall'individuo. La sua conversione poi alla corrente di idee socialiste, di cui troviamo traccia in vari suoi scritti, e di cui egli ci narra nella sua bella «Autobiografia», ci spiega di per sè stessa le varie eccezioni dall'eminente economista ammesse ai principî troppo rigidi della libertà economica.

A mano a mano che il progresso industriale procede nel suo cammino verso forme più evolute, e più netta diventa la separazione tra la classe imprenditrice-capitalista e quella lavoratrice, a mano a mano che le funzioni dello Stato si fanno più complesse, si mani-

(1) MALTHUS, *Saggio sul principio della popolazione*, in «Biblioteca dell'Economista» Serie seconda, Vol. 11 e 12, Libro III, Capitolo XIII, pag. 319-320.

(2) MALTHUS, *op. cit.*, loc. cit., Libro III, Cap. V, pag. 260.

(3) ID., *Principi di economia politica* in «Biblioteca dell'Economista» Serie prima, Vol. 5°, Libro II, Sez. X, pag. 408.

(4) M. CHEVALIER, *Corso di economia politica* in «Biblioteca dell'Economista» Serie prima, Volume 10 pag. 352.

(5) ID., *op. cit.*, loc. cit., pag. 515.

(6) M. CHEVALIER, *op. cit.*, loc. cit., pag. 352.

festa anche nel pensiero dei classici dell'economia la tendenza ad ammettere qualche eccezione ai principî della « libertà naturale », come già aveva fatto Adamo Smith, rivelando una larghezza di pensiero che i suoi avversari tentarono invano di negargli.

3. — Il pensiero degli economisti della scuola storica e socialista relativamente ai problemi del lavoro, non richiede un particolareggiato esame come per i classici, dei quali abbiamo voluto mettere in luce il vero atteggiamento rispetto a siffatti problemi. É noto che un indirizzo favorevole ad un largo e continuo intervento statale è rappresentato dalla scuola storica dell'economia politica, la quale, sostenendo la relatività dei fatti economici e delle leggi che li reggono, attribuiva allo Stato una larga azione nell'assetto sociale. Questa scuola, appunto perchè riteneva che lo sviluppo economico di un paese traesse origine in gran parte dalla volontà umana, ed era quindi fondata sul « volontarismo economico e sociologico », anzichè sul « necessarismo », seguito prima prevalentemente dalla scuola classica, assegnava all'azione statale una larga parte anche nei rapporti tra capitale e lavoro.

Pure favorevole ad un vasto intervento statale è la scuola socialista, e specialmente il socialismo riformista, o socialismo della cattedra, che ebbe eminenti rappresentanti in Adolfo Wagner, nel Bernstein, nel Goldscheid, per quanto questa scuola nuova, come è noto, da altre premesse, e miri a fini diversi da quelli accolti dalla scuola storica. Gli autori aderenti ai principi della scuola socialista, dopo un primo periodo, nel quale prevalsero criteri quasi di fatalismo economico, fondato sulla teoria sostenuta dal Marx dell'immiserimento crescente e dell'accentramento inevitabile della ricchezza che doveva spingere fatalmente l'umanità verso un più progredito assetto sociale, sostengono in una fase più recente che il principio dell'assetto economico futuro sarà quello voluto dalla classe proletaria, e che esso, quindi, dipende dall'azione umana.

Questa corrente di idee, collegata con quella procedente dalle premesse e dall'indirizzo della scuola storica, è particolarmente favorevole alla legislazione del lavoro, ed al miglioramento delle condizioni della classe lavoratrice, attraverso ad una multiforme varietà di disposizioni legislative. Tale tendenza, volta a rendere migliore la sorte di una gran parte dell'umanità con varie provvidenze sociali, è completamente giustificata dalle condizioni delle classi lavoratrici di quel tempo, le quali trovavano un'eco profonda nel pensiero e negli scritti degli economisti.

4. — Lunghe inchieste ufficiali, tra cui particolarmente notevoli quelle fatte in Inghilterra per « la legge sui poveri », avevano attestato le condizioni miserevoli della classe operaia; così pure gravi abusi commessi dalla classe capitalista-imprenditrice erano stati denunziati da autorevoli scrittori. « Una giornata di lavoro di venti ore non era eccezionale, ed il lavoro notturno era praticato su larga misura » (1). Si applicava pure regolarmente il « truck-system », e non erano infrequenti i casi di ragazzi obbligati a lavori troppo gravosi per la loro tenera età. Secondo i dati statistici esposti da Lord Ashley alla Camera dei Comuni il 15 marzo 1844, il numero degli operai adulti occupati nelle fabbriche, nel 1839, rappresentava soltanto circa il 23 % del totale della mano d'opera, la quale era quindi costituita in buona parte da ragazzi e da donne. Dalle affermazioni del dottor Gaskell, la cui imparzialità sembra indiscutibile, appare come le condizioni fisiche della classe operaia lasciassero spesso molto a desiderare (2) a motivo dell'illimitata azione lasciata all'imprenditore nel disciplinare la produzione senza alcuna seria restrizione imposta dal legislatore a tutela della classe operaia (3).

Ed alla situazione della classe lavoratrice di quel tempo si riferiscono le critiche dell'assetto economico fatte dal Marx come le invettive del Carlyle contro l'economia liberale e le impressionanti descrizioni del Dickens.

---

(1) G. SCHULTZE-GÄWERNITZ, *op. cit.*, pag. 34 e seg.

(2) G. SCHULTZE-GÄWERNITZ *op. cit.*, pag. 36 e segg.

(3) Sfavorevoli erano pure, sia dal punto di vista igienico, sia da quello morale ed economico, le condizioni di abitazione della classe operaia. Per citare qualche dato in proposito, ricorderemo come in Londra, ancora nell'anno 1884, secondo le constatazioni dell'Ispettore Williams, nel distretto di Finsburg, 10.490 famiglie compren-

Sotto l'influenza di così poco soddisfacenti esperienze del regime di astensione dello Stato nei rapporti tra capitale e lavoro, o di una inadeguata azione da parte sua, e sotto la pressione della incalzante schiera dei salariati, che la grande industria aveva involontariamente coalizzata contro le classi imprenditrici, si svolgeva la legislazione del lavoro, la quale, appoggiata specialmente dagli autori del socialismo di Stato e da quelli della scuola storica, andava facendo notevoli progressi, tanto che divenne a mano a mano più complessa, intervenendo a regolare e disciplinare sempre più vasti e nuovi rapporti, di guisa che oggidì la legislazione operaia offre una considerevolissima varietà di norme di provvidenze, un vero codice del lavoro.

5. — La disparità di concezione dei limiti da assegnarsi all'intervento statale nella vita economica fa sorgere spontanea la domanda: quale sia la ragione di questa diversità d'opinione, e quale il fondamento teorico che sta a base della legislazione del lavoro e che giustifica una più o meno ampia azione dello Stato nei rapporti tra capitale e lavoro.

Il fondamento della legislazione del lavoro, come in genere dell'intervento statale nella vita economica, poggia essenzialmente sul concetto degli effetti della libera concorrenza, oscillante però assai da autore ad autore, dall'idea del Proudhon, il quale nel modo economico denunciava tutto un sistema di contraddizioni, a quella del Bastiat, che contrapponeva un sistema di armonie. Sono infatti assai disparate le opinioni circa gli effetti della libera concorrenza. Il Bastiat, afferma che «la concorrenza non è che assenza di oppressione», mentre secondo Blanqui «la concorrenza dei lavoratori ha ridotti tutti i salari»; e Louis Blanc sostiene che «la concorrenza è per il popolo un sistema di sterminio». Ma, al contrario, Michel Chevalier osserva che «la concorrenza produce una diminuzione del costo», facilitando così i consumi, e Proudhon scrive: «La concorrenza, analizzata nel suo principio, è un'ispirazione della giustizia, e tuttavia nei suoi risultati è ingiusta».

Per il Roscher la libera concorrenza sprigiona le forze sociali sia buone che cattive, mentre il Fichte la chiama invece un sistema brigantesco. Engels la dice una lotta senza quartiere, Marx un sistema diretto allo sperpero dei capitali personali.

Molte volte, come osserva il Sella, il quale ha fatto della concorrenza argomento di una vasta e profonda trattazione (1), la disparità di opinione circa questo concetto è dovuta al fatto che quando gli economisti parlano di concorrenza si riferiscono talora a cose assai diverse; ma la si può attribuire anche ad una diversa concezione degli effetti della libera concorrenza, intesa nel suo vero significato, come appare dal rapido esame fatto dal pensiero delle principali scuole economiche.

6. — Una differenza sostanziale appare evidente tra il liberismo, limitato soltanto alla produzione, e quello che si esplica nei rapporti tra capitale e lavoro. In questo ultimo caso non si tratta di considerare soltanto il maggior rendimento possibile esaminando il problema dal punto di vista strettamente economico, bensì di aver presente anche il lato sociale del problema. Nel primo caso si poteva fare un puro e semplice bilancio economico tra i vantaggi ed i danni, che possono derivare dall'attuazione del regime della libera concorrenza in un dato periodo, in confronto con i danni ed i vantaggi futuri,

---

denti 41.044 persone, avessero rispettivamente una camera sola, e 17 210 famiglie, comprendenti 82 215 persone ne avessero due appena. Un'inchiesta della «Pall Mall Gazette» relativa ad un distretto, che non era dei peggiori, dava questo risultato: su 763 alloggi (comprendenti 2793 persone), 376 avevano una sola stanza, 281 ne avevano due, e soltanto 106 tre o più. Nei quartieri operai 20.335 persone abitavano in 5555 alloggi distinti, dei quali 3349 (circa il 60 %) avevano una camera sola, 1483 ne avevano due, e 723 tre o più.

Non molto diverse erano in quell'epoca le condizioni della classe operaia nelle altre grandi città di var altri paesi: a Berlino, secondo il censimento fatto il 1° dicembre 1880, sopra un totale di 256.776 alloggi, 23.289 erano sotterranei, abitati da oltre 100.000 persone, e gli alloggi non riscaldabili erano più di 4000. Secondo un rapporto sull'amministrazione della città di Vienna per gli anni 1880-82, circa un terzo degli alloggi consisteva di una o due camere soltanto (G. SCHÖNEBERG, *op. cit.* in «Bibl. dell'Economista», Serie terza, Vol. 13, pag. 271)

(1) E. SELLA, *La concorrenza* (Torino 1914).

considerando pure la convenienza economica presente in confronto a quella, che eventualmente possa derivare in avvenire dall'intervento dallo Stato.

Nel caso di una politica interventista nei rapporti tra capitale e lavoro possiamo considerare tanto il problema economico quanto quello sociale, sia in rapporto agli effetti immediati sia in relazione alle ripercussioni che ne possono derivare attraverso il tempo nelle generazioni future.

Quanto al problema economico, esso deve essere esaminato non soltanto dal punto di vista della produzione, ma anche da quello della distribuzione e della redistribuzione dei redditi, che nascono per effetto dell'intervento statale, e che determinano a loro volta ripercussioni di carattere sociale a vantaggio od a danno di alcune classi.

Per quanto possa sembrare che il considerare dal solo lato economico il problema dell'intervento statale nei rapporti tra capitale e lavoro sia quasi un restringerlo in troppo angusti confini, non ci pare tuttavia privo d'importanza l'esame dei problemi del lavoro anche da questo punto di vista speciale.

I problemi del lavoro sono senza dubbio molto complessi, come provano le diverse concezioni che di questi problemi e delle ragioni dell'intervento statale ebbero i diversi autori.

Alcuni di essi ritengono che l'intervento statale nei rapporti tra capitale e lavoro sia necessario per limitare i sacrifici che sopporta la classe operaia. «Compito del Governo come protettore della popolazione — osserva il Sismondi — è di mettere dei limiti al sacrificio che ciascuno potesse essere indotto a fare di sè medesimo» (1).

Altri economisti, e sono i più numerosi, ritengono indispensabite la legislazione del lavoro per impedire una degradazione demografica di una parte della nazione per l'impossibilità di una vera e propria concorrenza nel campo della distribuzione, in quanto il lavoratore non può trasformarsi in capitalista e fa quindi parte di una classe economicamente inferiore, secondo il pensiero del Loria. Il Brentano poi avvertiva che « mentre nella vendita di tutte le altre merci il venditore può con l'adattare convenientemente la produzione e l'offerta alla domanda, influire sul prezzo, nella vendita invece della merce lavoro il compratore solo determina il prezzo e le altre condizioni della vendita » (2). Affermazione la quale, se trovava un tempo qualche fondamento nei fatti e poteva essere giustificata dalle miserevoli condizioni della classe lavoratrice di allora, non ha più ora fondamento alcuno, data l'importanza attualmente assunta delle leghe operaie a dal movimento sindacalista.

Altri autori, come il Supino, ritengono compito della legislazione sociale quello di stabilire una certa uguaglianza tra le diverse classi sociali, ed altri ancora si propongono di conservare con la legislazione del lavoro una certa struttura sociale. Alcuni economisti infine, fra cui il Sidgwick, considerano specialmente il lato economico del problema, e ritengono utile la legislazione sociale per impedire una diminuzione che si verificherebbe altrimenti nell'incremento della ricchezza (3).

Attraverso le varie concezioni che della legislazione del lavoro ebbero economisli e sociologi, vediamo che il lato sociale ed umanitario è quello particolarmente considerato; ma ciò non esclude che anche l'aspetto economico debba essere preso in particolare esame per avere una più completa visione del vasto problema, che al legislatore si prospetta in questo difficile periodo di attriti e di lotte, spesso assai gravi, sorgenti nell'agitato campo del lavoro.

III.

1. — La molteplice varietà delle leggi del lavoro, esercitanti una vasta e multiforme influenza su tutta la vita economica e sociale, rende arduo il fissarne i confini, nè sarebbe del resto possibile lo stabilire una norma speciale per delimitare in modo assoluto l'in-

---

(1) S. SISMONDI, *Nuovi principî di economia politica* in «Bibl. dell'Economista», Serie prima, Vol. VI, pag. 748.

(2) L. BRENTANO, *Industria*, parte II, «Bibl. dell'Ec.», Serie terza, Vol. 13, pag. 25.

(3) U. SIDGWICK, *The Principles of political economy*, (3ª Ed., pag. 422-427).

tervento dello Stato nei rapporti tra capitale e lavoro. A questo riguardo, come già aveva osservato il Jevons in una pregevole opera, la quale risale a parecchi anni fa, « una delle più serie difficoltà, che sorgono, nella pratica attuazione delle norme legislative, è dovuta al fatto che molte questioni legislative sono questioni di gradazione » (1).

Tuttavia occorre fare alcune distinzioni tra le varie forme che può assumere la legislazione del lavoro, e, risalendo alle premesse economiche dalle quali siamo partiti nello studio del fondamento della legislazione sociale, esaminarne in modo particolare gli effetti dal punto di vista economico per avere così un criterio, il quale ci permetta di giudicare l'indirizzo che meglio convien seguire nel legiferare in materia di questioni del lavoro.

Tra le leggi del lavoro possiamo distinguere diverse categorie. Abbiamo un primo gruppo di leggi tutrici del lavoro delle donne e dei fanciulli, le più antiche norme di legislazione del lavoro, le quali ne formarono la prima base, e sono ora, in un periodo di ulteriore evoluzione, costantemente adottate, in misura più o meno estesa, in tutti i paesi civili. Dall'altra parte abbiamo il vasto e vario gruppo delle leggi emanate a protezione dei lavoratori adulti, in cui dobbiamo però fare notevoli distinzioni: 1°) le leggi, che direttamente mirano a tutelare il lavoro degli operai, migliorandone le condizioni di impiego per mezzo di contratti collettivi, con la fissazione di un salario minimo, la limitazione delle ore di lavoro, la regolamentazione del lavoro a domicilio, ecc.; 2°) le leggi di previdenza sociale, le quali disciplinano le varie forme di assicurazione: assicurazioni contro la invalidità e la vecchiaia, contro la disoccupazione involontaria, contro le malattie, gli infortuni del lavoro ecc.; 3°) abbiamo infine il gruppo di leggi, che regolano le varie forme di intervento statale nei conflitti fra capitale e lavoro per mezzo di Uffici di conciliazione e di Corti arbitrali.

Considerate nel loro complesso, tutte le varie categorie di leggi del lavoro trovano la loro giustificazione ed il loro fondamento nell'opportunità di limitare l'azione umana quando questa sia o possa diventare antisociale, dannosa cioè in qualche modo agli interessi collettivi, oppure nella convenienza di integrarla quando sia insufficiente a raggiungiungere una funzione socialmente vantaggiosa. Si potrà avere, come si disse, un diverso concetto degli effetti della libera concorrenza, ma non vi è dubbio che in alcuni casi essa può esser fonte di non pochi danni alla società; ed allora appunto è giustificato, utile anzi, l'intervento dello Stato, più o meno esteso, a seconda che l'azione individuale, esplicantesi attraverso alla libera concorrenza, sarà ritenuta antisociale in misura più o meno notevole.

Ma tanto nel caso delle leggi tutrici del lavogo delle donne e dei fanciulli, quanto in quello delle norme che disciplinano il lavoro degli operai adulti, ed, infine, allorchè si tratti di leggi che regolano l'intervento statale nei conflitti tra capitale e lavoro, il presupposto da cui si parte è sempre quello dell'opportunità e della convenienza di limitare l'azione umana, qualora questa diventi antisociale, o di integrarla quando sia insufficiente. Qualche differenza deve tuttavia farsi tra le leggi di previdenza sociale e le leggi tutrici in genere del lavoro dei fanciulli, delle donne e degli operai adulti.

Per il primo gruppo di leggi si parte dal presupposto che lo spirito di previdenza debba essere favorito nelle grandi masse, le quali sinora furono ad esso poco propense, mentre per le leggi tutrici del lavoro, come pure per quelle che mirano a disciplinare le varie forme di conciliazione e di arbitrati, si parte dal presupposto della opportunità o della necessità di limitare l'azione individuale, la quale, lasciata libera senza alcun freno, potrebbe diventare dannosa agli interessi della collettività. In questo caso l'azione dello Stato è limitatrice, mentre nel caso precedente è integratrice dell'attività umana.

Non solo è alquanto diversa la premessa da cui si parte per giustificare l'intervento dello Stato, nel caso delle leggi tutrici del lavoro ed in quello delle leggi di previdenza sociale, ma sono pure diversi gli effetti che ne derivano.

---

(1) STANLEY JEVONS, *The State in relation to labour*, pag. 21.

2. — Nel campo della previdenza sociale si parte dal presupposto che esistano eventi molto gravi, come la disoccupazione involontaria, le malattie del lavoro, l'invalidità per infortunio ecc., i quali possano avere troppo gravi ripercussioni sull'esistenza dell'operaio, che sia apportuno che questi rischi vengano distribuiti attraverso un lungo periodo di tempo, ed infine, che lo Stato ed altre classi sociali siano chiamati a recare un contributo per favorire le forme di previdenza a questo scopo create.

Per quel che riguarda la distribuzione dei rischi in un lungo periodo di tempo, è evidente l'utilità dell'intervento statale nel disciplinare i diversi istituti di assicurazione; ma quando si tratti di far concorrere anche altre classi sociali in queste opere varie di previdenza, conviene considerare — esaminandoli essenzialmente dal lato economico — quali siano gli effetti derivanti da questa redistribuzione, quali gli effetti che questo passaggio di una parte di redditi dalla classe ricca alla classe lavoratrice può produrre.

Le varie forme di assicurazione sociale istituite col sistema del contributo dello Stato e della partecipazione della classe imprenditrice-capitalista alle quote, rappresentano uno dei vari casi di trasferimento della ricchezza dalla classe relativamente agiata a quella relativamente povera, con acutezza studiati dal Pigou (1); poichè, ad esempio, anche tutta la legislazione finanziaria come la politica filantropica di alcuni Governi, la fissazione per legge di un salario minimo superiore a quello normale possono, produrre lo stesso effetto, anzi in misura più accentuata, favorendo una redistribuzione della ricchezza da una classe ad un'altra.

Ma il punto essenziale è ora di vedere quali effetti può produrre la redistribuzione dei redditi.

In un paese, nel quale la classe capitalista imprenditrice dedica i risparmi a miglioramenti della produzione, reimpiegando cioè i redditi in consumi produttivi, ossia in consumi volti ad accrescere la ricchezza, questo trapasso di una parte dei suoi redditi a vantaggio della classe lavoratrice può causare un minor incremento di ricchezza, ove gli operai destinassero a consumi improduttivi le indennità ed i sussidi ricevuti. Ma il problema dal punto di vista economico dovrebbe essere considerato anche avendo riguardo alla maggior produttività del lavoro di chi ha la sicurezza della continuità dell'occupazione o la garanzia di godere di sussidi in caso di inabilità derivante da infortuni o di avere una pensione per la vecchiaia. Il problema dell'efficienza del lavoro, strettamente connesso con quello delle varie forme di previdenza sociale, deve essere esaminato anche in considerazione della minor variabilità di consumi della classe lavoratrice, resa possibile dalla sicurezza di un meno incerto avvenire nella vecchiaia, o nei frangenti difficili della vita Sicurezza, la quale dispensa i lavoratori dal fare eccessive economie e privazioni per costituirsi un discreto capitale di riserva, ed impedisce che si abbia nei periodi di crisi o nel caso, in cui si verifichino gravi eventi nella vita dell'operaio, un'improvvisa riduzione nei guadagni e quindi nei consumi, ciò che potrebbe, specie nella giovane età, danneggiare lo sviluppo fisico della classe lavoratrice. Il problema dal punto di vista economico deve essere considerato adunque complessivamente, tenendo conto non soltanto del maggiore o minore risparmio di ricchezza o del suo reimpiego e delle varie forme di consumo, ma anche della maggiore o minore efficienza del lavoro che ne deriva.

Il Pigou (2), a questo proposito, giustamente osserva: « Vi è motivo di credere generalmente che il giuoco delle forze economiche normali tende a mantenere più alto il prodotto netto marginale delle risorse investite nelle persone stesse delle classi povere e nei loro figli, che non il prodotto netto marginale delle risorse investite in macchinari: di guisa che una sterlina di più spesa per rendere maggiormente efficiente l'opera del lavoratore, produrrà in definitiva più che non una sterlina di più impiegata nel rendere più efficiente il macchinario ».

Il problema essenziale è di vedere quali sono le condizioni della classe lavoratrice-

---

(1) A. C. PIGOU, *Wealth and welfare.*
(2) A. C. PIGOU, op. cit. pag. 355.

in un dato paese ed in un dato periodo, e se l'incremento di salari sarà veramente impiegato a dare maggiore efficienza al lavoro. Se dovessimo aver riguardo soltanto all'esperienza, alla quale abbiamo assistito durante l'ultima guerra, dell'uso fatto dalla classe operaia dei supersalari, degli sperperi e degli sciupii, commessi da una parte della classe lavoratrice, dovremmo ritenere che questa, allorchè ha raggiunto un certo grado di benessere, è portata ad impiegare in forme troppo scarsamente produttive la ricchezza conseguita; ma è evidentemente difficile dare un giudizio assoluto circa una siffatta questione, poichè l'uso della ricchezza varia assai da una categoria all'altra di lavoratori, ed a seconda delle circostanze.

Riferendoci però qui essenzialmente alla redistribuzione di ricchezza che ha luogo per mezzo delle assicurazioni sociali, è doveroso riconoscere che anche gli stessi industriali ammettono che ne possa derivare un vantaggio all'industria per la maggiore efficienza di lavoro che ne consegue. Ma è necessario scendere ad un più minuto esame delle varie forme di assicurazione e delle condizioni speciali della classe lavoratrice, come pure dell'industria e del grado di benessere del paese, prima di considerare il problema dell'estensione che è opportuno dare all'intervento dello Stato nel campo delle assicurazioni sociali.

3. — La redistribuzione di ricchezza, che ha luogo per mezzo dell'assicurazione contro la disoccupazione involontaria sotto forma di sussidi, assume diverso aspetto a seconda delle cause stesse della disoccupazione.

Se si tratta di disoccupazione, derivante da un insufficiente adattamento della domanda all'offerta di lavoro, che dovrebbe trovare il suo naturale rimedio in uno scambio razionale di mano d'opera tra una regione e l'altra, è evidente che l'assicurazione rappresenterebbe un onere inutile che grava sulla classe imprenditrice e sullo Stato per i contributi corrisposti a vantaggio degli assicurati.

Occorre quindi vedere sino a qual punto siano efficaci lo scambio di mano d'opera ed il collocamento per mezzo dei vari tipi di uffici a questo fine creati; poichè l'assicurazione contro la disoccupazione presuppone appunto l'opera di collocamento. Nel resoconto della Commissione Statistica Imperiale, in seguito agli studi fatti in Germania, sin dal 1906, così si concludeva: « Sopra un punto tutte le proposte si accordano, un punto emerge chiaro nel giudizio su ogni sistema pratico: che in qualsiasi forma di sussidi per assicurazione contro la disoccupazione un opportuno sistema di scambio di mano d'opera da una regione all'altra è della massima importanza ». Ed infatti, come giustamente osserva il Beveridge, « l'assicurazione è il necessario complemento dell'opera di collocamento » (1). La quale è destinata a ridurre al minimo gli intervalli tra successivi squilibrii, sorgenti nel rapporto tra domanda ed offerta di lavoro, nello spazio, cioè da una regione all'altra, mentre l'assicurazione deve colmare i vuoti che ancora rimangono e gli squilibrii tra domanda ed offerta di lavoro nel tempo, cioè da un periodo all'altro.

Questa forma di assicurazione deve pertanto riferirsi alla disoccupazione, che non può trovare altri rimedi naturali nella rimozione delle cause che la determinarono.

In realtà sono molto disparate le opinioni sulle cause della disoccupazione, la quale, oltre che in una temporanea mancanza di adattamento della domanda all'offerta di lavoro, trova la sua origine in vari fatti, diversamente interpretati; i quali, per la loro fatalità, possono far considerare la disoccupazione quasi come un rischio, pressochè inevitabile, contro il quale l'unico rimedio è l'assicurazione. Infatti le teorie sulla disoccupazione, per quanto varie, tendono però tutte a dimostrare il lato ineluttabile del fenomeno.

Da Malthus, il quale trovò la ragione della disoccupazione nell'aumento della popolazione, superiore a quello dei mezzi di sussistenza, con una teoria eccessivamente pessimista — che fortunatamente i fatti come le critiche posteriori tosto smentirono — a Ricardo, il quale, pur accettando in parte la teoria malthusiana, riteneva che un incremento della popolazione, superiore a quello dei mezzi di sussistenza, non fosse un'inevitabile causa

---

(1) W. H. BEVERIDGE, *Unemployment*, pag. 229.

di disoccupazione, ma cagione di abbassamento di salari al disotto del saggio normale (1), che l'uso delle macchine ed in genere la disorganizzazione industriale producessero temporaneamente disoccupazione (2), da Senior, il quale attribuisce allo sviluppo delle manifatture ed alla divisione del lavoro, ed in parte anche alla mancanza di mobilità della mano d'opera, la disoccupazione (3), allo Stuart Mill, il quale, pure accettando la teoria malthusiana, nega che la trasformazione del capitale circolante in capitale fisso possa danneggiare durevolmente la popolazione, per quel che riguarda il suo impiego (4), vediamo che i classici dell'economia oscillano tra correnti di idee diverse circa le cause della disoccupazione, pur accordandosi però nell'attribuirla a fatti immutabili, o di difficile rimozione per opera dell'uomo. G. B. Ortes per il primo ha avvertito la necessità del fenomeno della disoccupazione associata al perfetto equilibro tra popolazione e sussistenze. E mentre la disoccupazione era concepita come un fatto transitorio anche da quegli autori che la facevano derivare dall'eccesso della popolazione, egli afferma che la massa di prodotti consumabili da una determinata popolazione, è sempre il risultato del lavoro di una metà soltanto della popolazione stessa; dal che deduceva la fatalità di una classe di disoccupati (5).

A ritrovare una teoria della disoccupazione permanente, che possa seriamente equipararsi a quella dell'Ortes conviene giungere, come osserva Achille Loria, sino a Carlo Marx; per il quale però la disoccupazione è il risultato dell'impiego incessante e progressivo del capitale tecnico, laddove per l'Ortes, essa deve essere attribuita alla limitazione dei bisogni umani.

Per quanto diverso, — più progredito e più complesso — sia il concetto della disoccupazione e delle sue cause, seguito dagli economisti moderni, attraverso ad una varia evoluzione subita dal concetto stesso, tuttavia sono sempre disparate le opinioni, accordantisi solo nel considerare la disoccupazione come un fatto che procede da cause di impossibile od assai difficile rimozione.

Alcuni autori, come il Rowntree, ritengono che la mancanza o la perdita delle qualità industriali di una parte della popolazione lavoratrice, come, ad esempio, per ragione dell'età, o per deperimento fisico, o per incapacità intellettuale, possa essere causa essenziale di disoccupazione (6). Altri, come il Dearle, l'attribuiscono alla mancanza di preparazione o di educazione industriale della classe lavoratrice (7), mentre si ritiene dal Pigou che una delle cause essenziali della disoccupazione consista nell'inadeguato adattamento del tasso del salario alla domanda di lavoro, in seguito ad un'arbitraria fissazione delle retribuzioni (8), ed altri infine, come il Beveridge, ascrivono la disoccupazione alla mancanza di adattamento della domanda all'offerta di lavoro dovuta sia a crisi commerciali, sia alla perdita di attitudini di una parte della popolazione lavoratrice, sia all'esistenza di una mano d'opera stagionale di riserva; ma in prevalenza ritengono che la disoccupazione sia « parte del prezzo della concorrenza industriale, parte dello sciupio senza il quale non vi sarebbe affatto concorrenza », di guisa che la disoccupazione sarebbe essenzialmente dovuta ad una deficiente organizzazione della produzione e ad uno squilibrio tra consumo e produzione, per ovviare il quale inconveniente il Beveridge vuole dare una maggior fluidità alla mano d'opera.

Considerando, per quanto solo di sfuggita, le varie interpretazioni date delle cause

---

(1) D. Ricardo, *Principles of political economy and axation*, Cap. V.

(2) D. Ricardo, *op. cit.*, Cap. XXXI.

(3) N. W. Senior, *Principi di economia politica* in « Biblioteca dell'Economista » Serie prima, Vol. V, pagina 693 e seguenti.

(4) J. Stuart Mill, *Principles of political economy*, Libro I, Cap. VI.

(5) G. B. Ortes, *Economia nazionale*, in « Biblioteca dell'Economista » (Custodi) Parte Moderna, Vol. XXI, p. 317 e seg. e A. Loria, *Verso la giustizia sociale*, (2ª Ediz.), pag. 26.

(6) Rowntree e Lasker, *Unemployement*. pag. 52 e seg.

(7) N. B. Dearle, *Industrial training*, pag. 360-492.

(8) A. C. Pigou, *Unemployment*, p. 52 e seg.

della disoccupazione, vediamo che alcune non spiegano affatto il fenomeno della disoccupazione permanente.

Così non ha fondamento l'opinione che fa risalire alla sovrapopolazione il fenomeno della disoccupazione, perchè è ormai stata smentita dai fatti la teoria dell'eccesso di popolazione, nè vi è ragione di ritenere che il sistema industriale per sè stesso abbia perso il potere di assorbire la mano d'opera esuberante. Il far poi risalire la disoccupazione alle crisi economiche, senza dare una precisa spiegazione delle cause delle crisi stesse, equivale al dire che essa dipende dallo stato dinamico della società, dal continuo trasformarsi dell'economia di un paese, senza spiegare il fenomeno e senza delimitarne il carattere speciale. Sono poi tautologie, che non risolvono affatto il problema, quelle degli autori, che spiegano la disoccupazione coll'aumento dell'offerta di lavoro e con la diminuita domanda. Nè sufficiente ci pare la ragione addotta da coloro i quali sostengono che cause della disoccupazione sono la deficiente organizzazione industriale e lo squilibrio fra produzione e consumo, perchè sarebbe dapprima necessario spiegare questi fatti, e precisare meglio quale sia la organizzazione industriale che si deve instaurare.

Nè potrebbe accogliersi come ragione di particolare importanza nella spiegazione del fenomeno generale della disoccupazione, quella messa innanzi dal Pigou, il quale richiama l'attenzione sulla circostanza che essa è dovuta, oltre che ad altre cause, ad uno squilibrio tra il salario normale ed i salari stabiliti artificialmente, cioè per legge od in forza di sentenze emanate da Corti arbitrali. Mentre nei casi normali, dove il salario è determinato dalla libera concorrenza, la disoccupazione non potrebbe sorgere se non in tanto in quanto la domanda di lavoro di diversa natura vada soggetta a fluttuazioni, nel caso considerato può agire una causa speciale che l'elemento artificiale costituito da più elevati salari aggrava, cioè la crisi che colpisce una data industria. Ma questa è evidentemente una spiegazione parziale, non una spiegazione completa del fenomeno.

In realtà, per quanto siano varie le spiegazioni date della disoccupazione, e nessuna di esse possa, a nostro modo di vedere, dirsi veramente esauriente, pure crediamo che in ognuna di esse vi sia qualche cosa di vero: tutte insieme le diverse cause concorrono, in misura più o meno rilevante, a determinare il complesso fenomeno della disoccupazione. Vi sono cause molteplici, fatti interdipendenti, che influiscono sul sorgere e sull'evolversi della disoccupazione, fatti che sono diversamente interpretati, ma che comunque danno alla disoccupazione il carattere di un fenomeno in gran parte, quasi direi, ineluttabile. « Quando una società è fortemente dinamica, cioè soggetta a continue trasformazioni, scrive Arnaldo Agnelli, la frequenza, la varietà, la complicazione di questi squilibri successivi, l'azione e la reazione reciproca della quantità e della qualità diversa di elementi produttivi, non possono che presentarsi colla massima intensità e dar luogo a ritmi incessanti di occupazione e di disoccupazione » (1).

Ed in realtà nella minuta analisi che l'Agnelli fa delle molteplici cause della disoccupazione, egli conclude che pur sempre si tratta di un fenomeno dovuto a moltepiici cause, le quali non si possono completamente eliminare; di guisa che l'umanità, anche se però riesce a mitigarne le conseguenze, non può illudersi di farla completamente cessare (2).

Attraverso le più disparate opinioni, di cui abbiamo fatto breve cenno, abbiamo visto come la disoccupazione, oltre a trovare la spiegazione in fatti talora dipendenti dall'attività umana, abbia origine anche da altre cause, che non si possono di leggeri rimuovere; di guisa che l'assicurazione si presenta come il rimedio scientifico contro questo grave rischio che può colpire il lavoratore — sempre ove altri rimedi più naturali, quale lo scambio e la distribuzione della mano d'opera da una regione all'altra, o l'emigrazione non siano sufficienti a porvi rimedio. Non si può, è vero, qui parlare di rischio professionale, conseguenza dell'industria moderna, come sostiene, ad esempio l'Herckner (3), poichè

(1) A. AGNELLI, *Il problema economico della disoccupazione operaia*, pag. 45.
(2) A. AGNELLI, *Op. cit.*, pag. 299.
(3) Cfr. AGNELLI, *Op. cit.*,, pag. 272.

la analogia col rischio infortuni, dove abbiamo una responsabilità diretta degli imprenditori, non esiste; ma pure qui abbiamo un fatto derivante da cause impreviste ed imprevedibili, che costituiscono un'eventualità, contro la quale l'assicurazione serve appunto a distribuire i danni della disoccupazione tra un numero ingente di lavoratori addetti ad occupazioni diverse, negli anni buoni ed in quelli cattivi, in modo che l'operaio in grazia al sussidio che riceve possa attendere tempi migliori, nei quali sia tornato l'equilibrio tra la domanda e l'offerta di lavoro. La redistribuzione, che in questo modo ha luogo sotto forma di assicurazione contro la disoccupazione, trasferisce bensì una parte di ricchezza « da classi relativamente ricche ad altre relativamente povere » secondo le parole del Pigou, e determina appunto per questo fatto una riduzione nell'impiego produttivo dei risparmi, ma, in quanto pone rimedio, sia pure parzialmente, a dolorose circostanze della vita del lavoratore — che lo Smart considerava come una delle più gravi incognite che la moderna organizzazione industriale possa riservare all'operaio (1) — adempie ad una funzione non soltanto socialmente, ma anche economicamente utile.

4. — La stessa funzione può dirsi compiuta anche dalle altre forme di assicurazioni sociali — ove naturalmente ad essi non si accompagnino, nella loro pratica attuazione, abusi pericolosi che furono non di rado lamentati.

Anche per l'assicurazione per l'invalidità e la vecchiaia, come per quella contro le malattie e gli infortuni del lavoro, abbiamo lo stesso fenomeno della redistribuzione di ricchezza da classi ricche verso classi relativamente disagiate, ossia dalla classe capitalista imprenditrice, che concorre nel versamento delle quote, alla classe operaia; ed anche per queste forme di assicurazioni sociali valgono le considerazioni sopra esposte circa le conseguenze di questa forma di redistribuzione. Nessuno certo potrà mettere in dubbio il vantaggio notevolissimo, che deriva non solo al lavoratore singolo ma alla società in genere, dalla maggiore tutela della loro igiene e della loro vita stessa, nonchè dalla sicurezza di avere nella vecchiaia una pensione adeguata, esercitando questo fatto un'influenza favorevole anche sulla maggiore produttività dell'opera stessa del lavoratore, il quale viene così a trovarsi in condizioni migliori, in ambienti igienici, meglio protetto contro i danni dell'infortunio, delle malattie, e colla prospettiva di una vita scevra da gravi rischi. Benefici questi notevolissimi, anche se una siffatta politica di protezione del lavoratore determina talora, come osserva il Cornélissen, la tendenza ad una diminuzione di salari degli operai che godono di tali vantaggi (2).

Ma nel tener conto degli oneri finanziari assai notevoli, che gravano sull'industria e sul commercio per effetto delle varie leggi che disciplinano le assicurazioni sociali, come risulta da interessanti inchieste a questo fine eseguite, conviene pure considerare i gravi danni che possono derivarne alla società, quando il legislatore non ponga freno agli abusi manifestatisi talora nella pratica attuazione delle leggi sulla previdenza sociale.

Il Bernard in un importante discorso, che tenne a Düsseldorf qualche anno fa sull'avvenire della politica sociale, osservava sin da allora che esistevano in Germania casi abbastanza frequenti di una strana malattia, che venne qualificata la « Rentenhysterie », perchè era dovuta unicamente ad abili simulazioni di malattie nervose. Era pur stata notata una predilizione degli operai per le lunghe cure, per le gratuite « Dauerkuren » con massaggio, cure elettriche, soggiorno in stazioni climatiche, ecc. (3). E la « Riforma Sociale » giustamente denunciava, alcuni anni fa, i gravi danni, che il legislatore può recare alla società quando promuove le comiche malattie di cui riboccavano anni or sono gli annali italiani dell'assicurazione contro gli infortuni, o quando incoraggia la poltroneria dei pensionati in troppo giovane età o gli istinti facinorosi degli operai francesi, i quali vogliono la pensione a carico degli odiati imprenditori, denunciando come una mistificazione ed una truffa

(1) W. SMART, *Second thoughts of an economist*, pag. 159.
(2) CH. CORNÉLISSEN, *Théorie du salaire et du travail salarié*, pag. 502.
(3) Cfr. BERNARD, *Die Zukunft der Sozialpolitik*, nella rivista « Stahl and Eisen », marzo 1912.

capitalista il tentativo di voler fare ad essi pagare un modestissimo contributo. L'assicurazione, che è un'ottima cosa in una società compatta e solidale, diventa pessima in una società, dove dominano gli istinti predatori di ogni società contro ogni altra » (1).

A voler esaminare quindi il problema delle assicurazioni sociali da un punto di vista generale occorre tener presente anche la redistribuzione di redditi che ne deriva, e questa considerare anche in rapporto con la pratica attuazione delle varie forme di assicurazione per poter con maggiore fondamento fare un più completo bilancio dei vantaggi e degli svantaggi materiali e morali riferentisi alle varie forme di previdenza sociale.

Considerate nel loro insieme, le leggi di previdenza sociale sono adunque feconde di utili risultati anche dal punto di vista economico, ove naturalmente non insorgano gli abusi sopra ricordati, nè si eccedano alcuni limiti, superando i quali la produzione sarebbe gravemente colpita da spese e da oneri eccessivi. Il Layton osserva a questo proposito che in America e in Germania, come pure in Inghilterra, l'esperienza ha dimostrato che le varie forme di previdenza sociale non sono soltanto un mezzo per soddisfare le tendenze umanitarie degli imprenditori, ma sono pure un mezzo commercialmente utile per accrescere l'efficienza degli affari (2). Lo Smart ricorda il grande progresso industriale attuato dallo stabilimento di New Lanark, diretto da Roberto Owen, con lo scopo di raggiungere essenzialmente il benessere degli operai e l'attuazione di importanti norme, volte a disciplinare l'assunzione dei lavoratori e ad assicurarne l'impiego da parte dei grandi stabilimenti industriali di Cadbury, Rowntree, Lever, i quali applicarono queste norme a vantaggio della classe lavoratrice, attuando quello che fu detto il « Welfare work », fecondo di ottimi risultati sia morali che finanziari (3). Ed il direttore dell'ufficio di Statistica di Baviera, concludeva un diligente studio, compiuto qualche anno fa sugli oneri sociali derivanti dalle assicurazioni degli operai, affermando che detti oneri debbono essere considerati quali spese necessarie, anzi riproduttive — fonte di una maggiore efficienza di produzione della nazione (4).

5. — Le leggi tutrici del lavoro delle donne e dei fanciulli, introdotte ormai in tutti i paesi civili, debbono essere considerate anche dal punto di vista strettamente economico, oltre che dal punto di vista sociale ed umanitario.

Si riconobbe ben presto in tutti i paesi civili la necessità dell'intervento dello Stato, sia per tutelare gli interessi di questa classe di lavoratori, che si trovano in condizioni di inferiorità nel trattare colla classe imprenditrice, sia per impedire danni di carattere generale, che potrebbero venirne alle generazioni future se i fanciulli e le donne fossero impiegati in lavori troppo faticosi, senza alcun riguardo all'età nè alla costituzione fisica, e se il lavoro dovesse protrarsi per troppo lungo tempo, per evitare così conseguenze sfavorevoli al progresso demografico della nazione. Appare adunque manifesta in questo caso la necessità dell'intervento dello Stato.

L'esperienza del resto, che per molti anni si fece in tutti i paesi civili di questa forma di legislazione, è tale da rendere superfluo un particolareggiato studio degli effetti derivanti da siffatti provvedimenti, ormai da tutti accolti. Una riserva però deve essere fatta circa i limiti che la regolamentazione del lavoro non dovrebbe eccedere, poichè in tale caso la protezione potrebbe trasformarsi in un danno delle persone stesse che la società vorrebbe tutelare; come avviene allorchè ad esempio le norme protettrici tendono ad allontanare dalla produzione le operaie, le quali affluiscono dalle fabbriche a quei mestieri, che restano liberi soltanto al lavoro femminile, determinando quindi per certe occupazioni una sovrabbondanza di mano d'opera ed in conseguenza un maggiore abbassamento di salari (5); come avviene pure per gli operai giovani, quando come osserva il Cornélissen.

(1) Cfr. «*Riforma Sociale*», 1912, pag. 689.

(2) W. T. LAYTON, *Capital and work*, pag. 140.

(3) W. SMART, *Second thoughts of an economist*, pag. 172 e seguenti.

(4) F. ZAHN, *Belastung durch die Deutsche Arbeitsversischerung* in «Zeitschrift für die gesamte Versicherung-Wissenschaft», 1912, fascicolo 6°.

(5) Cfr. CORNÉLISSEN, *La théorie du salaire et du travail salarié*, pag. 468.

la loro protezione speciale impedisce loro di recarsi agli opifici all'età, in cui dovrebbero imparare il mestiere, rendendo così più difficile la loro istruzione professionale e determinando quindi un'incompleta educazione tecnica (1).

Più dibattuto è al contrario il problema dell'intervento statale a favore degli operai adulti, come ad esempio nella fissazione per legge di un salario minimo o di un orario di lavoro, nella protezione del lavoro a domicilio, nel disciplinare il contratto collettivo di lavoro ed in altri simili provvedimenti. Problemi, che si riconnettono con quello dell'intervento dello Stato nei conflitti tra capitale e lavoro, e dei limiti dei poteri assegnati alle Commissioni arbitrali nel modificare le condizioni del contratto di lavoro.

6. — Tra le varie condizioni di lavoro stabilite dalle Commissioni arbitrali, sono particolarmente importanti quelle relative alla fissazione di un salario minimo, la quale può avvenire anche per legge, come ad esempio nello Stato di Victoria ed in Inghilterra, per quanto in quest'ultimo paese sia limitata soltanto agli operai delle miniere carbonifere e ad alcune categorie di lavoranti a domicilio e di lavoratori agricoli; mentre in altri paesi, come ad esempio nella Nuova Zelanda, i Collegi arbitrali compiono lo stesso ufficio. Il problema dell'opportunità dell'intervento dello Stato nella fissazione di un salario minimo ed in genere di condizioni generali di lavoro è stato oggetto di vivaci dibattiti, i quali vertono sia sull'efficacia di siffatte norme — che l'esperienza medioevale dei salari stabiliti d'autorità, ma inosservati assai spesso come i calmieri, aveva sin da allora dimostrato inefficaci — sia sugli effetti che questa regolamentazione del lavoro può produrre.

« Uno dei più comuni argomenti contro il salario minimo, osserva il Cole, è che esso tende a diventare un massimo » (2).

In questo caso se il salario stabilito per legge è il salario massimo o comunque un salario superiore al saggio corrente, allora evidentemente un siffatto provvedimento è inutile. Tale era appunto il caso dei salari stabiliti per legge durante il medioevo, e prima assai sin dall'epoca di Diocleziano, salari i quali, anzichè essere dei minimi, rappresentavano un limite massimo, stabilito a favore della classe imprenditrice-capitalista. Ma l'obbiezione più grave è quella che si muove contro il salario stabilito per legge, il quale è effettivamente un *minimo*, superiore però al salario corrente. A parte la tendenza ad un eccessivo livellamento che si ha col sistema della fissazione dei salari, come in genere col sistema del contratto collettivo di lavoro, il salario minimo stabilito per legge o da Commissioni arbitrali, può produrre notevoli ripercussioni quando superi il saggio corrente.

È vero che il salario minimo stabilito dalle Commissioni arbitrali, non è sempre stazionario, in quanto è in potere di queste di modificarlo; ma, come osserva il Cole, questo salario minimo stabilito dalle Corti arbitrali sembra avere dietro di sè una pubblica sanzione di equità che lo rende immutabile, o quasi (3). Rimane così stabilito per legge un salario, il quale in alcuni casi può essere superiore al saggio normale. Ed allora si ottiene non di rado un minor rendimento complessivo di tutto il lavoro, in quanto i migliori restano scoraggiati, mentre gli operai di qualità inferiore vengono, in periodo di crisi, licenziati, ottenendosi così il risultato poco soddisfacente di favorire un incremento della disoccupazione (4).

Si accresce adunque la disoccupazione, poichè chi deve pagare un salario più elevato di quello normale o deve sottostare agli oneri dell'assicurazione vorrà essere certo che l'operaio dia col suo lavoro un rendimento sufficiente a compensarlo di queste spese,

(1) Cfr. CORNÉLISSEN, *op. cit.*, pag. 469 e seg.

(2) G. D. H. COLE, *Wold of labour*, pag. 301.

(3) G. D. H. COLE, *op. cit.*, pag. 302.

(4) Il CORNÉLISSEN, (*op. cit.*, pag. 479) afferma che la fissazione di un salario minimo nell'industria della Nuova Zelanda ha fatto nascere la tendenza all'uniformità dei salari, tutto a danno degli operai più abili, i quali in numero inferiore, non sanno opporre una resistenza organizzata. D'altra parte la situazione nella Nuova Zelanda sotto il sistema del lavoro a tempo è più difficile per gli operai mediocri, e per tutti coloro che non sono capaci di guadagnarsi il salario stabilito d'autorità, mentre potrebbero ottenere col loro lavoro un salario di poco inferiore; e questo determina di frequente il loro licenziamento.

Anche il PRATO conferma questo fatto nella memoria « *Sulle Premesse economiche del contratto di lavoro* » pag. 45 e seg.

e vorrà quindi scegliere gli operai migliori. E questo fatto è pure confermato dai recenti studi di Adams e Summer (1), i quali osservano che la fissazione di un salario minimo si accompagna generalmente con una migliore scelta dei lavoratori. L'imprenditore è quindi obbligato a preferire gli operai più attivi, il cui lavoro è più efficiente; ciò che può aumentare la produttività del lavoro, ma evidentemente riduce il numero degli operai occupati. Anche Sidney e Beatrice Webb avevano, del resto, osservato che gli imprenditori erano soddisfatti per il maggior rendimento del lavoro, conseguente alla fissazione di un salario minimo (2).

Di fronte agli inconvenienti assai superiori ai vantaggi di carattere economico che derivano dalla fissazione per legge di un salario minimo, è da preferirsi adunque il sistema dei salari stabiliti secondo il rapporto della domanda e dell'offerta, che naturalmente si forma, e che determina come risultato ultimo maggior domanda di mano d'opera ed un più largo reddito nazionale, potendosi così meglio adattare il lavoro alla varia capacità degli operai.

Il Pigou osserva che i guadagni del lavoro sono uguali alla produttività marginale. Il lavoro tende quindi in condizione di libera concorrenza, là dove la sua produttività marginale è massima. Ora se noi livelliamo tutti i salari, verremo ad alterare questa legge, e quindi avremo un rendimento minore del lavoro, poichè questo non si potrà naturalmente e spontaneamente distribuire secondo il suo maggior rendimento (3).

Si aggiunga poi che, se in teoria non vi è obbiezione ad un diretto calcolo del salario normale, in pratica il misurare il livello medio dei salari, tenendo conto di parecchi elementi, quali il variare del valore della moneta, del profitto, del costo e di altri fattori, che sarebbe assai arduo il precisare, presenta enormi difficoltà. Si dovrà determinare il salario minimo in base al costo delle merci prodotte, oppure in base al minimo necessario all'esistenza dell'operaio? Dovrà il salario minimo coincidere col salario equo? E che cosa dovrà intendersi per salario equo? Ma se si vuol stabilire un salario equo, non dovrà pure stabilirsi un prezzo del prodotto ricavato tale, che permetta un profitto pure equo?

D'altra parte le esperienze più recenti, come quelle avutesi in Australia, dimostrano la scarsa efficacia di questo sistema, sia per il miglioramento di tutta la classe lavoratrice, sia per quel che riguarda la prevenzione degli scioperi.

Già da un'inchiesta fatta dal Governo australiano alcuni anni fa, risultò che la fissazione dei salari per mezzo dei «Wages Boards» elevò bensì i salari, ma in pari tempo accrebbe la disoccupazione, tanto che alcuni stabilimenti furono chiusi e si ebbe una maggior limitazione di lavoro (4).

Del resto, anche se da questa regolamentazione del lavoro si ebbe qualche vantaggio, potranno durare a lungo questi benefici effetti? Gli eventi hanno dimostrato, osserva il Goughlan, che la classe operaia non sempre accetta le sentenze delle Corti arbitrali, nè si trattiene dallo scioperare, mentre soltanto la classe imprenditrice è vincolata dalle decisioni delle Commissioni. I risultati discretamente favorevoli si riferiscono poi ad un periodo di prezzi crescenti e di buone condizioni delle industrie; ma occorre vedere quali saranno i risultati in un periodo di depressione economica (5). Simili dubbi affacciano pure il Cornélissen (6), ed in più recenti studi l'Adams ed il Summer (7); mentre l'Heaton (8) afferma che le ultime esperienze hanno dimostrato che le leggi sui salari in Australia non ottennero, nel prevenire gli scioperi, migliori risultati di quelli che si ebbero in Inghilterra col

(1) ADAMS and SUMMER, *Labour problems* (1920), pag. 500.

(2) S. B. WEBB, *Democrazia industriale*, Biblioteca dell'Economista - Serie quinta - Vol. 7, Prefazione, pag. 32.

(3) A. C. PIGOU, *Principles and methods of industrial peace*, pag. 46.

(4) A. GOUGHLAN, *Labour and industry in Australia*, Vol. IV, pag. 2115.

(5) T. A. GOUGHLAN, *op. cit.*, pag. 2116.

(6) CORNÉLISSEN, *op. cit.*, pag. 482.

(7) ADAMS and SUMMER, *Labour problems* (1920), pag. 324.

(8) H. HEATON, *The basic principles in Australia wages regulation* in «Economic Journal», settembre 1921.

sistema della conciliazione libera. Inoltre si sono presentate non poche difficoltà nello stabilire quello che doveva considerarsi come salario base; mentre anche negli Stati Uniti lo stesso problema sorse, facendo nascere, come afferma Douglas, il bisogno di venire ad una più precisa determinazione di quello che deve considerarsi come tenore reale di vita, il quale deve pure meglio adattarsi alle frequenti variazioni causate dall'incessante evolversi della economia industriale (1).

7. - Quanto si disse circa i danni derivanti da un rigido sistema di fissazione di salari vale, in linea generale, anche per quel che riguarda le conseguenze del contratto collettivo di lavoro, il quale tende a livellare le condizioni degli operai, senza tener conto della multiforme varietà di capacità e di attitudini dei diversi gruppi e dei singoli individui. Contratto collettivo di lavoro, il quale venne introdotto essenzialmente per tutelare la classe lavoratrice contro quella capitalista-imprenditrice, per il timore che essa si trovasse in condizioni di inferiorità nelle contrattazioni; ma, come osserva il Prato, questa inferiorità che esisteva un tempo, è venuta ora scemando, tanto che in molte circostanze e per molte vertenze tra capitale e lavoro si sono invertite le parti; tali sono state in alcuni paesi ed in certi periodi la potenza delle federazioni operaie e la forza del movimento unionista (2).

Circa il problema dell'intervento dello Stato nei conflitti tra capitale e lavoro e del limite dei poteri assegnati alle Commissioni arbitrali nel modificare le condizioni di lavoro – problema connesso con quello dianzi considerato del contratto collettivo di lavoro — possiamo adunque ritenere, date le premesse sin qui esposte, che anche l'opera dei Collegi di conciliazione e delle Corti arbitrali implica necessariamente tutto il problema della regolamentazione del lavoro, e che esso è utile in tanto in quanto è opera di vera e propria conciliazione, e non in quanto è arbitrato obbligatorio. « Nel lavoro paziente di conciliazione sta il valore effettivo dei procedimenti arbitrali. Non vi è nessun effetto magico nel responso di un arbitro come rimedio per impedire scioperi e serrate », scrivono Sidney e Beatrice Webb, osservando inoltre come « l'arbitrato obbligatorio sia dagli imprenditori considerato come una violazione dei loro diritti di dirigere la loro azienda privata, mentre è visto con sospetto dalle federazioni operaie » (3).

Come nessun uomo d'affari potrebbe accettare di sottoporre al giudizio definitivo ed impegnativo di un Collegio arbitrale il prezzo delle materie prime, senza che fosse possibile far variare in correlazione il prezzo di vendita dei prodotti, in modo da permettere un adeguato profitto, così non si possono in modo rigido fissare i salari se non si stabiliscono pure i prezzi di vendita delle merci e non si concede un sufficiente profitto alla classe imprenditrice.

Se adunque una rigida ed invariabile regolamentazione del lavoro è tutto a scapito dell'efficienza della produzione, tanto indispensabile per superare l'attuale periodo di grave crisi economica, la legislazione tutrice della classe operaia dovrà essere considerata anche in rapporto agli effetti economici che può produrre.

8. — Così pure la limitazione dell'orario di lavoro degli operai adulti, le tanto invocate otto ore di lavoro, debbono essere anche da questo punto di vista considerate. Sono noti i deplorevoli effetti, che sull'organismo fisico e sullo sviluppo intellettuale e morale umano esercita il lavoro protratto per troppo tempo. Si era pure osservato che era minore il rendimento del lavoro nelle ultime ore, quando l'operaio era già molto stanco. In tale caso non esisteva neppure la convenienza economica di protrarre il lavoro oltre certi limiti; di guisa che contro gli orari eccessivi furono ben tosto introdotte speciali limitazioni e disposizioni restrittive. Ma, per quel che riguarda le recenti richieste di ulteriori limitazioni di orario, occorre dapprima vedere quali sarebbero le ripercussioni, che si avrebbero nella vita economica, ove un siffatto provvedimento fosse attuato in modo uniforme

---

(1) D. DOUGLAS, *American minimum wages laws at work*, in « American Economic Review, dicembre 1919.
(2) G. PRATO, *Sulle premesse economiche del contratto collettivo di lavoro*, pag. 20.
(3) S. B. WEBB, *La Democrazia industriale* in « Biblioteca dell'Economista », Serie quinta, Vol. 7, pag. 248.

in tutte le produzioni. Anche alla terza Conferenza del lavoro, tenutasi, non è molto a Ginevra, si ebbe una viva opposizione da parte dei rappresentanti della Francia, in ciò sostenuti dall'opinione pubblica, alla proposta di estendere la giornata di otto ore all'agricoltura. Così pure alla Conferenza a Washington del 1919, diversi Stati, si rifiutarono recisamente di aderire alla proposta dell'orario di otto ore di lavoro. Ed in realtà, come osserva lo stesso on. Turati, relatore del progetto delle otto ore, nessuna regola assoluta può ammettersi in questa materia. La riduzione delle ore di lavoro esercita un'influenza diversa, a seconda dell'importanza maggiore o minore che ha la mano d'opera in rapporto al macchinario ed alla materia prima, ed è tanto più onerosa nei periodi di intensa ed urgente produzione. Il problema della riduzione delle ore di lavoro deve pertanto essere considerato anche dal punto di vista economico, per le ripercussioni che essa può produrre nella sua pratica attuazione. Ed è anche nei casi, in cui furono introdotte per legge le otto ore di lavoro è stato unanime il consenso sulla opportunità di concedere una certa elasticità alle norme relative all'orario, in modo da consentire modalità e deroghe tali, da permettere gli adattamenti progressivi della realtà alle esigenze imprescindibili della produzione (1).

Se è da augurarsi che l'umanità riesca ad ottenere dal suo lavoro un risultato più proficuo, accrescendo l'efficienza dell'opera sua, e che essa lavori anche meno di otto ore, questa riduzione di orario deve però essere subordinata alla condizione indispensabile, che la produzione e la ricchezza questo minor lavoro consentano.

9. — Sono assai vari i casi, nei quali può manifestarsi l'intervento statale nei rapporti tra capitale e lavoro, e molteplici sono le leggi tutrici della classe operaia, che abbiamo soltanto considerato in un rapido esame sintetico, nè potremmo qui tener conto delle varie forme di azione dello Stato nel campo del lavoro, senza superare quei limiti che ci siamo prefissi.

Certo però, considerando nel suo complesso la legislazione del lavoro, mentre dobbiamo esser lieti dei benefici effetti che essa ha prodotto elevando le classi sociali inferiori o tutelando le categorie di lavoratori che si trovano in condizione di inferiorità e che effettivamente hanno bisogno di protezione, riteniamo però doveroso l'esaminare il problema anche dal punto di vista strettamente economico.

Ora crediamo opportuno fare, a questo riguardo, alcune distinzioni nella legislazione del lavoro, considerando separatamente diversi gruppi di leggi. Per quel che riguarda le assicurazioni sociali, come si è osservato, la redistribuzione di redditi che ne deriva, sia dalla classe capitalista-imprenditrice alla classe operaia, sia da un gruppo di lavoratori ad un altro gruppo, è compensata dai sensibili vantaggi provenienti dall'elevamento morale e dal miglioramento della classe operaia, come da altri benefici di carattere economico, per la maggior efficienza di produzione dovuta alla migliorata situazione del lavoratore ed alla maggior sicurezza che egli ha del suo avvenire.

Così pure, per quel che si riferisce alla legislazione a favore delle donne e dei fanciulli, che si trovano in evidenti condizioni di inferiorità nel trattare colla classe imprenditrice, sopra tutto in considerazione dei danni che alle generazioni future ne potrebbero derivare, l'intervento dello Stato è certamente utile.

Ma quanto alla tutela della classe di operai adulti, occorre, nel dettar norme, aver molta cautela; poichè, se l'intervento dello Stato è contrario alla maggiore efficienza della produzione e le norme tutrici della classe operaia si prestano, nella loro pratica attuazione, ad abusi pericolosi e dannosi, si avrà evidentemente un ostacolo al progresso economico della società ed a quell'incremento di ricchezza, che è parte essenziale del miglioramento della stessa classe operaia.

---

(1) Anche l'on. Turati, relatore del progetto sulle otto ore, nonostante la speciale propensione che egli dimostra per l'attuazione di tale riduzione di orario, ammette la necessità di molte deroghe e di non poche eccezioni al principio generale. Cfr. *L'orario delle otto ore* («Bibl. di scienze economiche»), pag. 41-45.

Certo, nel considerare il vasto e complesso problema della legislazione del lavoro, se è vero che non occorre dimenticare il lato sociale ed umanitario delle leggi tutrici della classe operaia, è pure doveroso d'altra parte aver presente anche il lato economico di un indirizzo, il quale, in una certa misura ed entro certi limiti, può essere fonte di grandi vantaggi alla società, ma, oltre certi confini, potrebbe pure essere cagione di una minore efficienza del lavoro e di una minore produttività, assai pericolosa specialmente nei periodi di crisi economica come quello che stiamo ora attraversando.

In questa difficile fase di depressione economica mondiale, nella quale è indispensabile accelerare il ritmo della produzione, per ottenere un maggior rendimento ed un maggior incremento di ricchezza che valgano a compensare in parte l'enorme distruzione di beni, imposta dalla guerra per fini morali e politici, conviene cercare, nella concorde collaborazione delle classi sociali, di intensificare la produzione e di utilizzare nel miglior modo le vere attitudini e la capacità del paese, senza eccedere quei limiti della regolamentazione del lavoro, oltre i quali potrebbe essere intralciata od in qualche modo gravemente ostacolata la libera esplicazione delle più vive e più feconde energie della nazione.

Genova R. Istituto Superiore di Studi Commerciali.

ATTILIO GARINO CANINA.

Recenti Pubblicazioni

GEE P. — *The industrial year book*, 1922. London, Gee, 1922. Lst. 1.16.0.

Di mano in mano che la netta visione dell' interdipendenza esistente fra i vari rami dell'attività economica penetra nelle classi industriali e commerciali, si moltiplicano le pubblicazioni destinate a dare notizie riassuntive sulle condizioni economiche di singoli paesi, o, talora, del mondo intero. Fra queste pubblicazioni viene ad occupare un posto cospicuo l'Annuario Industriale, redatto, per cura del Gee, sotto la guida di E. Luboff, direttore della *Raw Materials Review*, annuario che riassume nelle sue pagine i principali aspetti della vita economica britannica. Accolta con grande favore nel Regno Unito, questa pubblicazione può riuscire utile anche agli uomini di studio e di affari, stranieri, i quali trovano nelle sue pagine raccolta un'enorme massa di notizie sulla situazione industriale di uno dei paesi che più largamente partecipano agli scambi internazionali.

Il titolo dell'opera non deve indurre in errore; non si tratta di uno dei soliti elenchi di ditte, con rare indicazioni sulla loro attività, quali sono purtroppo alcuni annuari d'industrie nostre. Ad ogni industria è, invece, dedicato un ampio studio, con informazioni più che sufficienti a caratterizzarne chiaramente la situazione.

Per esempio, per l'industria cotoniera, sono esposte le condizioni dell' industria (attività, consumo, scorte, ecc.) nei vari paesi durante il 1921, le fluttuazioni dei prezzi delle più importanti varietà di cotone greggio, le importazioni di materia prima e le esportazioni di manufatti del Regno Unito. Sono date notizie sul raccolto del cotone nel 1921 e sulle esportazioni dai principali paesi produttori; sono presentate le prospettive dell'industria cotoniera; è fatto cenno dell'attività dell' « Empire Cotton Growing Corporation »; sono date notizie particolareggiate sulla localizzazione geografica dell'industria britannica; sono eseguiti confronti retrospettivi, col periodo 1900-1913, intorno alla potenzialità dell'industria britannica, alla sua produzione, alle importazioni di materia prima, alle esportazioni di manufatti.

Meritano speciale menzione, per l'ampiezza della trattazione e per il buon ordinamento delle informazioni, i capitoli sulla navigazione, sui trasporti, sul carbone, sull' industria meccanica, sull'industria tessile. Ed è molto importante, per la visione d'insieme che offre dell'economia inglese, il bel capitolo introduttivo, sulla ricchezza nazionale, compilato da Sir Robert Horne, Cancelliere dello Scacchiere.

Le pubblicazioni come questa si vanno, in generale, migliorando di anno in anno; ma l'Industrial Year Book appare già in questo suo primo volume così ben predisposto ed attuato che sembra difficile far meglio. Ma forse i valorosi compilatori sapranno donarci l'anno prossimo un'opera anche più perfetta. L.

NATIONAL ASSOCIATION OF COTTON MANUFACTURERS. — *Year Book and Manual, 1922.* Boston, 1922.

Insieme con l'Annuario dell'Associazione Cotoniera, che ha interesse esclusivamente interno, questo volume comprende il Manuale dell'Industriale Cotoniero, ricco di notizie interessanti.

Il Manuale contiene, fra altro, una rassegna del commercio cotoniero nel 1921; una statistica riassuntiva della produzione mondiale di cotone greggio, corredata di avvertenze assai utili per la sua interpretazione; statistiche speciali sulla superficie coltivata, sulla produzione, sul rendimento, per i principali paesi cotonicultori; confronti tra le previsioni ed i raccolti effettivi negli S. U.; notizie particolareggiate sulla produzione delle qualità più fini; statistiche della sgranellatura negli S. U., della produzione di semi di cotone e relativi derivati; rassegna degli ultimi raccolti americani; statistiche delle scorte e del consumo di cotone; consumo ed esportazione di cotone greggio negli S. U.; importazioni ed esportazioni di manufatti di cotone dagli S. U. e dal R. U.; statistiche dei prezzi, dei salari, ecc. L.

DOVE K. — *Allgemeine Wirtschaftsgeographie.* Berlin, Vereinigung wisssenschaftlicher Verleger, 1921. Lire 3.75.

Questo volumetto della rinomata « Sammlung Göschen » contiene una introduzione allo studio della geografia economica.

Accennati i fini e i cómpiti di questa disciplina, l'autore disegna a larghi tratti la geografia della produzione, espone poi alcune nozioni di geografia commerciale, mettendo in evidenza le zone importatrici e le zone esportatrici, spiegando l'importanza commerciale delle colonie, studiando infine la geografia delle merci industriali. Alcune considerazioni sull'importanza geografico-economica delle forze naturali completano la serrata trattazione.

L.

ARMAND G. — *Le port de Strasbourg.* Paris, Dunod, 1921. 12 fr.

Il porto di Strasburgo è uno dei più importanti fra i porti fluviali dell'Europa, data la favorevole situazione geografica e la grande importanza economica della città. Il suo traffico supera il milione e mezzo di tonnellate e, ben a ragione, perciò, il Dunod ha voluto dedicargli una delle monografie della serie « Les Grands Ports Français ».

L'A. ha fatto un esame completo dello sviluppo del porto attraverso i secoli, illustrandone le fasi di incremento e di regresso dipendenti dalla intensità dei traffici dell'Europa centrale e dalle vicende politiche. Spiega poi come sia stato creato il porto odierno e le vie di accesso sia ferroviarie sia acquee, le ripercussioni della guerra per la concorrenza del vicino porto badese di Kehl e il regime fissato dal trattato di Versailles. Le sue osservazioni sono appoggiate da una sobria ma sufficiente documentazione statistica.

E. C.

LORIN H. — *Bordeaux. - La Gironde.* Paris, Dunod, 1922. Frs. 12.
DUPOUY A. — *Brest et Lorient.* Paris, Dunod, 1922. Frs. 12.

Queste due ottime monografie fanno parte della collezione *Les grands ports français* che il Dunod porta avanti con notevole alacrità. Come negli altri volumi, di ogni porto è dato un ampio cenno storico ed una dettagliata descrizione delle caratteristiche tecniche ed economiche relative all'ultimo mezzo secolo, con particolare riguardo alla funzione avuta durante la guerra.

L'ampiezza della trattazione, in relazione alla importanza del tema principalmente esaminato, è tale che i lavori di questa collezione si possono considerare anche come monografie di città, perchè tutta l'economia cittadina, sia pure e soltanto per i suoi riflessi sul traffico marittimo, vi è sottoposta ad un'acuta e diligente indagine.

Il volume di Dupouy è, poi, reso più vivace da una serrata dimostrazione polemica dei vantaggi che, in confronto di Le Havre, offre Brest come grande porto interoceanico.

E. C.

ALBI G. — *Il Codice vigente della marina mercantile.* Napoli, Casella, 1921. L. 5.

Nuova edizione aggiornata con tutte le modifiche che si sono rese necessarie dopo la sua promulgazione.

ERNESTO BENEDUCE, *gerente responsabile.*

Città di Castello, Tipografia della Società Anonima Tip. « Leonardo da Vinci ».